Rede von

Landrat Thomas Hendele

anlässlich der Einbringung des

Kreishaushalts 2014

am 14. Oktober 2013

-Es gilt das gesprochene Wort-

Meine sehr geehrten Damen und Herren Kreistagsabgeordneten,

mit der Einbringung des Haushalts 2014 wird Ihnen der letzte in dieser Wahlperiode anstehende Haushalt zur Beratung vorgelegt. Lassen Sie mich Ihnen zunächst die positiven Kernbotschaften dieses Haushalts vor Augen führen, bevor ich zu verschiedenen aktuellen Rahmenbedingungen der Kommunalfinanzen sowohl meine Sorgen und als auch meinen Unmut zum Ausdruck bringe.

Die Botschaften des Haushalts

- Der Kreis setzt seine seit Jahren gemeindefreundliche Finanzpolitik fort und stellt die Rücksicht auf die städtische Haushaltslage an die oberste Stelle.

- Der Beweis dafür ist nicht zuletzt die Tatsache, dass wir zum vierten Mal in Folge einen unausgeglichenen Haushalt einbringen. Dies dient einzig und allein der Senkung der Kreisumlage. Um den Haushalt auszugleichen, wäre im Haushaltjahr 2014 eine Kreisumlage in Höhe von 323,9 Mio. € erforderlich gewesen. Das entspräche einem Hebesatz von 36,4%-Punkten. Tatsächlich schlagen wir eine Kreisumlage von 315,3 Mio. € bei einem Hebesatz von 35,4%-Punkten vor. Den Differenzbetrag von 8,6 Mio. Euro entnehmen wir der Ausgleichsrücklage und entlasten auf diese Weise die Städte um rund einen Prozentpunkt Kreisumlage.

- Das ist möglich, weil wir im Jahr 2012 durch eine restriktive und äußerst sparsame Haushaltsführung den Jahresabschluss um rund 8,0 Mio. Euro verbessern konnten. Mittel, die nicht etwa für neue Maßnahmen oder Projekte des Kreises, sondern ausschließlich zur Senkung der Kreisumlage verwendet werden. Die Kritik der Stadt Velbert, dass *„(beim Kreis) eine finanzwirtschaftliche Steuerung, die sich an Konsolidierungskonzepten orientiert, nicht erkennbar sei“*, wird alleine durch dieses Ergebnis eindrucksvoll widerlegt.

- Die Schuldenfreiheit des Kreises ist im 7. Jahr gesichert. Auch im Haushalt 2014 sind keine Kredite vorgesehen. Mit dem Einsatz seines Vermögens, speziell durch den Verkauf von RWE-Aktien, hat der Kreis im Zeitraum 2008 bis 2014 die Städte insgesamt um 28,7 Mio. Euro an ersparten Zinszahlungen entlastet.

- Trotz tiefgreifender Einsparungen ermöglicht der Haushalt 2014 die Umsetzung der vom Kreistag beschlossenen Schwerpunktthemen. Dies gilt in besonderem Maße für das vorrangige Ziel, in Bildung zu investieren. Nach

Fertigstellung der Mensa des Berufskollegs am Neandertal wird im Haushalt 2014 die Einrichtung einer Mensa am Berufskolleg in Velbert finanziert. Ebenfalls wird endlich eine angemessene Unterbringung der Paul-Maar-Schule in geeigneten Räumlichkeiten in der Stadt Monheim am Rhein verwirklicht.

- Mit dem Haushalt 2014 werden Investitionen finanziert, die unsere Konkurrenzfähigkeit im Wettbewerb mit anderen Regionen stärken. Als herausragende Beispiele seien hier der Bau der Osttangente, der Kreisverkehr für die K16 in Haan und die Umsetzung des Masterplans Neandertal genannt.

Glücklicher Kreis,

könnte man meinen, betrachtet man die Finanzlage im Kreis Mettmann oberflächlich. Kommt man in diesen Tagen als Vertreter des Kreises oder seiner Städte im Lande umher, wird man häufig „als reicher Onkel“ begrüßt. Und tatsächlich sind die Eckdaten auf den ersten Blick besser als in vielen Teilen des Landes.

- Seit Jahren verfügt der Kreis über die höchsten Umlagegrundlagen pro Einwohner aller Kreise in NRW. Die Steuerkraft der kreisangehörigen Städte steigt im Vergleich zum Vorjahr um rund 165 Mio. auf 856,3 Mio. €. Allerdings verteilt sich dies keineswegs gleichmäßig. Vier Städte verlieren zwischen 2,9 und 6,3 % ihrer Steuerkraft, bei fünf Städten sind Steigerungen zwischen 2,4 % und 10,0 % zu verzeichnen, und die Stadt Monheim am Rhein darf sich über eine Verbesserung der Steuerkraft von 147 % freuen.

- Fünf von zehn Städten verfügen über eine solch hohe Steuerkraft, dass sie vom Land NRW – ebenso wie der Kreis – keine Schlüsselzuweisungen mehr erhalten.

Diese positive Entwicklung, meine Damen und Herren, sind dem Fleiß und der hohen Fachkompetenz unserer arbeitenden Bevölkerung, dem Engagement unserer Unternehmen und einer erfolgreichen gemeinsamen Wirtschaftsförderung von Kreis und Städten geschuldet.

Mit über 170.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen, einer weit unterdurchschnittlichen Arbeitslosenquote und unseren höchst innovativen und profitablen Unternehmen haben wir im Kreis Mettmann eine Wertschöpfung erreicht, die im Land NRW eine herausragende Stellung einnimmt.

Diese Bewertung ist allerdings eine Momentaufnahme. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir nach den Krisenjahren 2008-2010 in Deutschland eine hervorragende wirtschaftliche Lage haben. Dies führt sowohl bei Bund und Ländern, aber auch bei den Kommunen zu deutlich verbesserten Steuereinnahmen.

Nur, wir alle wissen, dass auf jede Phase der Hochkonjunktur schlechtere Zeiten folgen können. Und leider sind wir nicht in der Lage, für diese Zeiten etwas auf die „hohe Kante“ zu legen. Tatsächlich nicht, weil die Entlastung der Städte Vorrang genießt. Und rechtlich nicht, weil ein Umlageverband nicht durch künstlich erhöhte Umlageerträge Rücklagen für schlechte Zeiten bilden darf.

Umso mehr müssen wir auf die aktuellen Entwicklungen achten, uns auf eventuelle Auswirkungen einstellen und dürfen die Risiken der Zukunft nicht aus den Augen verlieren.

Der Monheim-Effekt

Der Monheim-Effekt, mit dem die Stadt Monheim am Rhein durch eine drastische Senkung ihres Gewerbesteuerhebesatzes von 435 Prozentpunkten auf 300 Prozentpunkte eine höhere Gewerbesteuereinnahme erhoffte, ist in vollem Umfang eingetreten. Im für 2014 entscheidenden Referenzzeitraum ist die Steuerkraft der Stadt auf sage und schreibe 252 Mio. Euro gestiegen.

Monheim verhilft damit den anderen neun Städten des Kreises zu einer Verminderung ihrer Kreisumlage um insgesamt 23,6 Mio. Die Verbesserungen reichen von 1,2 Mio. Euro in Mettmann bis zu 6,3 Mio. Euro in Hilden. Wie in den Vorjahren haben wir Ihnen auch heute eine entsprechende Aufstellung ausgelegt.

Äußerst erfreulich ist, wie Bürgermeister, Rat und Verwaltung der Stadt Monheim die Steigerung der Kreisumlage von 41,6 auf 89,2 Mio. Euro kommentiert haben: nämlich als zwangsläufiges Ergebnis der gesetzlich normierten Gemeindefinanzierung.

Und in der Tat, nachdem in den letzten 30 Jahren die Kreisgemeinschaft insbesondere die hohen Aufwendungen für soziale Transferzahlungen in der Stadt Monheim am Rhein über den Kreishaushalt finanziert hat, ist es nunmehr die Stadt Monheim am Rhein, die durch ihren Anteil von 28,3% an der Kreisumlage dazu beiträgt, dass die Belastung für alle anderen Städte deutlich reduziert werden kann.

Allerdings, und dies darf nicht verschwiegen werden: Wie lange dieses hohe Niveau an Steuereinnahmen in Monheim erwirtschaftet werden kann, hängt von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in unserem Land ab. Und ein Rückgang der Steuererträge in Monheim würde mit entsprechender Zeitverzögerung auch auf den Kreishaushalt durchschlagen. Die Monheimer wissen das, nicht umsonst haben sie

eine Rücklage von 100 Mio. Euro für schlechte Zeiten gebildet; eine Vorsorge, die dem Kreis aus den genannten Gründen nicht möglich ist.

Die LVR-Umlage

Ein permanentes Risiko für den Kreishaushalt ist die Landschaftsumlage. Entgegen der in der eigenen Finanzplanung vorgesehenen Absenkung hat der Landschaftsverband den Haushalt 2014 mit einem gleichbleibenden Hebesatz von 16,65%-Punkten eingebracht. Dies führt angesichts unserer positiven Umlageentwicklung zu einer Rekordzahlung von 148,3 Mio. Euro. Damit gehen mehr als 30% unserer ordentlichen Aufwendungen an den Landschaftsverband.

Ursache hierfür sind die weiterhin ungebrochenen Mehraufwendungen für die Eingliederungshilfe, aber auch die vom Land geforderte Rückzahlung von rund 32,5 Mio. € aus dem Einheitslastenabrechnungsgesetz.

Neben diesen vom LVR nur bedingt zu beeinflussenden Entwicklungen bleibt es völlig unverständlich, dass – trotz der eindringlichen Hinweise des Innenministers – der LVR eine Vereinbarung mit der Stadt Köln unterzeichnet hat, mit der er sich verpflichtet, die Betriebskosten für die Archäologische Zone in Köln zu übernehmen. Es handelt sich um eine Disposition für künftige Haushaltsjahre, welche die Umlagezahler Jahr für Jahr belasten wird.

Wer angesichts der desaströsen – kurz vor der Überschuldung stehenden – Finanzlage des LVR eine weitere freiwillige Aufgaben mit einem jährlichen Aufwand zwischen 6 und 8 Mio. Euro übernimmt, dem ist wahrlich nicht mehr zu helfen. Wir haben – wie schon im Vorjahr – entsprechende Einwendungen gegen den Entwurf des LVR-Haushalts vorgebracht. Wir hoffen nicht auf ein Umdenken der Mehrheit der Landschaftsversammlung, sehr wohl aber auf ein energisches Einschreiten des Innenministers.

Das Rekordhoch von 148,3 Mio. € an Umlagebelastung für den LVR entspricht mittlerweile fast der Hälfte der Kreisumlage. Anders ausgedrückt, für seine eigenen, originären Aufgaben zahlt der Kreis mit 167 Mio. € lediglich die andere Hälfte als Finanzierungsanteil. Hierfür bräuchte der Kreis seine kreisangehörigen Städte aber lediglich mit einem Hebesatz von 18,75 Prozentpunkten anstelle der aktuellen 35,4 Prozentpunkte zu belasten.

Die Soziallasten

Ebenso ungebrochen ist die Steigerung der sozialen Leistungen des Kreises. Herr Kreisdirektor Richter wird Ihnen die Entwicklung detailliert darlegen.

Ich möchte mich auf die Entwicklung bei den Kosten der Unterkunft für die Bezieher von SGB II-Leistungen konzentrieren. Schon im Jahr 2013 wird der Mehraufwand für die Kosten der Unterkunft brutto 7,75 Mio. Euro betragen. Die Zahl der Bedarfsgemeinschaften wird bereits in diesem Jahr über 19.000 liegen.

Meine Damen und Herren, es stellt sich die Frage, was eigentlich passiert, wenn die Konjunktur eine Delle bekommt? Wenn wir selbst in Zeiten der Hochkonjunktur keinerlei durchgreifende Verbesserung bei der Langzeitarbeitslosigkeit erzielen, wie wird die Entwicklung in Zeiten einer schlechten Wirtschaftslage sein?

Ich möchte Sie an meine seinerzeitige Einschätzung erinnern, als wir hier im Kreistag über die Frage einer Beteiligung des Kreises an der Bewerbung für die Optionskommunen gerungen haben. Ich habe damals ausgeführt, dass wir vor der Frage stehen, ob wir uns auf die Rolle des Zahlmeisters beschränken, oder ob wir Verantwortung für unsere langzeitarbeitslosen Bürger übernehmen wollen.

Eindrucksvoller konnte der Beweis nicht geführt werden. Selbst in Zeiten einer boomenden Wirtschaft ist das Jobcenter ME-Aktiv offensichtlich nicht in der Lage, die arbeitslosen Menschen in den Arbeitsmarkt zu vermitteln. Und dies, meine Damen und Herren, liegt in allererster Linie an der zentralistischen und bürokratischen Steuerung der Arbeitsagentur und an einer völlig unzureichenden Personalausstattung des Job-Centers. Wenn ein Fallmanger über 150 Fälle bearbeiten muss, dann kann er sich nicht um den einzelnen Menschen kümmern. Dann heißt es: „Scheck und weg“. Letzteres ist aber ohne Perspektive für die betroffenen Menschen und kostet den Kreis ungeheure Steuermittel, die wir über die Kreisumlage finanzieren müssen.

Wir können diese Entwicklung nicht weiter hinnehmen. Als ersten Schritt habe ich eine Projektgruppe eingerichtet, die die Zahlungen für die Kosten der Unterkunft an den Bund umfassend überprüfen wird. Der weitere Schritt muss die Einwirkung auf die Arbeitsagentur sein, endlich die erforderlichen Verwaltungsmittel zur Verfügung zu stellen, um qualifizierte Mitarbeiter langfristig und nicht per Zeitarbeitsvertrag an das Job-Center zu binden. Hierfür bitte ich um Ihre Unterstützung, denn es wird ein beschwerlicher Weg sein, diese Absicht auch umzusetzen.

Personalkostendeckel und Stellenplan 2014

Auf Ihren Plätzen liegen heute sowohl der Stellenplanentwurf 2014 als auch die Vorlage für die Fortschreibung des Personalkostendeckels aus.

Seit der Kreistag Mitte 2010 einen Personalkostendeckel beschlossen hat, ist es uns gelungen, die Personalkostensteigerungen eindrucksvoll zu begrenzen. Wie aus der Vorlage zu entnehmen ist, haben wir den Personalkostendeckel in den Jahren 2011 und 2012 um insgesamt 1,5 Mio. Euro unterschritten. Zusätzlich konnten die Mittel für die Umsetzung von zwei Stellenplänen in 2012 und 2013 erwirtschaftet werden – dadurch wurden weitere 2 Mio. eingespart. Die Gesamteinsparung beträgt damit 3,5 Mio. €. Dies konnte erreicht werden, weil wir bei jeder Veränderung im Personalbereich ein spezielles Verfahren durchführen. Geprüft wird jeweils, ob wir durch organisatorische Maßnahmen, durch verbesserte Abläufe, durch eine verzögerte Wiederbesetzung oder durch andere personalwirtschaftliche Maßnahmen zu einer Personalkosteneinsparung beitragen können. Dies führt vielfach zu einer großen Arbeitsverdichtung in den betroffenen Ämtern und damit zu einer Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Dessen, das dürfen Sie annehmen, bin ich mir sehr bewusst. Und ich danke meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, aber auch den Führungskräften des Hauses und dem Personalrat, dass sie diesen Weg in den vergangenen Jahren konstruktiv mitgegangen sind. Das ist wahrlich keine Selbstverständlichkeit und zeugt von einem großen gegenseitigen Vertrauen.

Ein Dilemma kann der Personalkostendeckel allerdings nicht auflösen:

> **Gegen die permanente Übertragung von Aufgaben auf den Kreis, die von den Auftraggebern Bund und Land nicht finanziert werden, - können weder Kreistag noch Landrat auf Dauer ansparen.**

Aktuelles Beispiel, das stellvertretend für viele andere Fälle steht, ist das Betreuungsgeld. Seit dem 1.8.2013 ist der Kreis für die Entgegennahme der Anträge, für die Bearbeitung und für den Leistungsbescheid zuständig. Während das an die Antragsteller zu zahlende Leistungsgeld vom Bund übernommen wird, erhalten wir für die sachliche und personelle Ausstattung mit immerhin 2 Stellen keinen Cent aus Düsseldorf oder Berlin. Ohne Einrechnung der Querschnittkosten werden hierfür rund 130.000 Euro aus dem Kreishauhalt aufzubringen sein.

Die Kämmerer haben in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass im Zeitraum 2010 bis 2013 insgesamt 48 Stellen geschaffen wurden. Auch hierauf sind wir in der Vorlage zur Stellungnahme der Kämmerer detailliert eingegangen. Tatsache ist, dass

durch diese Stellen keine Erhöhung des Personaletats stattgefunden hat, sondern dass wir diese Stellen durch Umschichtungen, durch Verzicht auf externe Einstellungen und durch verzögerte Nachbesetzungen von frei gewordenen Stellen erwirtschaftet haben. Die Finanzierung dieser 48 Stellen hat keine zusätzliche Kreisumlage verursacht.

Der jetzt vorgelegte Stellenplan 2014 weist einen Netto-Mehrbedarf von 14,4 Stellen aus.

Im Ergebnis belaufen sich die Mehrkosten auf 430.000 €. Da die Anforderungen der Fachämter zunächst einer sorgfältigen arbeits- und ablauforganisatorischen Bewertung unterzogen wurden, konnte dieser Bedarf nicht zum Gegenstand der Ausführungen im Eckpunktepapier gemacht werden. Deshalb werden wir den Städten die Vorlagen zum Stellenplan und zum Personalkostendeckel nachträglich übersenden und Ihnen die Möglichkeit zu einer weiteren Stellungnahme geben. Diese wird Ihnen rechtzeitig vor den Beratungen des Kreisausschusses zugestellt.

Wenn wir Ihnen vorschlagen, den Personalkostendeckel 2014 um die für den Stellenplan entstehenden Mehraufwendungen zu erhöhen, dann ist uns bewusst, dass eine weitere Belastung der Städte unbedingt zu vermeiden ist.

Deshalb werden wir zum Kreisausschuss im Dezember eine Gegenfinanzierung vorschlagen, die dazu geeignet ist, die Kreisumlage nicht zu erhöhen. Aber, ohne entsprechende Leistungseinbußen wird dieses Ziel nicht erreichbar werden, darauf muss ich Sie schon heute deutlich hinweisen.

Das Benehmensverfahren und Rücksichtnahme auf die Städte

Seit 2012 unterliegt die Beteiligung der kreisangehörigen Städte einem gesetzlich normierten Verfahren. Bereits im August haben wir den Städten und auch den Fraktionen des Kreistags die Eckwerte des Haushalts 2014 übermittelt. In entsprechenden Kämmererkonferenzen haben wir dieses Papier eingehend mit den Kämmerern der Städte erörtert.

Hieraus resultiert eine gemeinsame Stellungnahme der Kämmerer aller kreisangehörigen Städte.

Zu den inhaltlichen Positionen wird Herr Kreiskämmerer Richter in seiner Haushaltsrede Stellung nehmen und die Bewertung der Kreisverwaltung zur gemeinsamen Stellungnahme der Kreiskämmerer darlegen.

Lassen Sie mich anhand eines Beispiels die seit Jahren bestehende Haltung der Städte aufgreifen, wonach der Kreis am besten keinerlei freiwillige Aufgaben wahrnehmen und finanzieren und sich vielmehr auf seine staatlichen Aufgaben beschränken möge.

Diese Einstellung ist nicht nur verfassungswidrig, denn nach dem Grundgesetz hat der Kreis das Recht auf kommunale Selbstverwaltung. Sie nutzt aber auch in keiner Weise den Bürgerinnen und Bürger des Kreises. Und sie ist zudem höchst widersprüchlich.

So wird seit geraumer Zeit auch von Städten gefordert, dass sich der Kreis stärker bei Einrichtungen mit touristischer Bedeutung engagiert, sei es der Zeittunnel, sei es die Pflege des Panoramaradweges. Es wird ferner vehement gefordert, dass der Kreis die Finanzierung der Inklusionshelfer in den allgemeinbildenden Schulen auch künftig finanziert, immerhin eine Haushaltsposition von 500.000 € jährlich. Das passt dann mit der eingangs zitierten Forderung nicht zusammen.

Weil wir auch weiterhin kommunale Selbstverwaltung als Auftrag des Kreises ansehen, werden wir Ihnen in diesen Haushaltsberatungen auch die notwendigen Mittel für eine angemessene, keineswegs überbordende Tourismusorganisation vorschlagen. Das Gutachten liegt seit wenigen Tagen vor. Es wird dem Fachausschuss im November zur Beratung vorgelegt. Wir werden es gleichzeitig und selbstverständlich auch dem Facharbeitskreis der Städte vorstellen und deren Rat einfordern.

Eines steht allerdings fest: Wir können nicht die Marke neanderland in die Öffentlichkeit einbringen – übrigens mit großem Erfolg – und dann auf eine professionelle Vermarktungs-Organisation verzichten. Wir können nicht neue touristische Projekte wie den Panoramaradweg oder den Neanderlandsteig anbieten, ohne dass wir Neanderland-Touristik so ausstatten, dass sie diese touristischen Anziehungspunkte erfolgreich vermarkten kann. Übrigens zum Nutzen der Städte, denn es sind die Gastronomiebetriebe und die touristischen Einrichtung vor Ort, die von diesem Engagement profitieren.

Vergessen wir nicht: Der Tourismus ist im Kreis Mettmann eine wichtige wirtschaftliche Größe mit eindrucksvollen Zuwachsraten. Wenn wir dieses Pfund an Wertschöpfung, an Arbeitsplätzen und an Attraktivitätszuwachs gerade in den Städten weiter entwickeln wollen, dann müssen wir auch entsprechende Ressourcen bereitstellen.

Die Gemeindefinanzierung

Sie haben sicherlich schon mit Spannung auf meine in jeder Haushaltsrede seit dem Jahr 2000 enthaltene Philippika zur Gemeindefinanzierung gewartet. Ich will Sie nicht enttäuschen.

Beginnen möchte ich dieses Mal allerdings mit einer erfreulichen Entwicklung:

Erstmals im Haushalt 2014 werden die Aufwendungen für die Grundsicherung in vollem Umfang vom Bund übernommen. Dies bedeutet, dass insgesamt 8,2 Mio. € nicht mehr über die Kreisumlage abgerechnet werden müssen. Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, aber leider ist er keineswegs ausreichend.

Insgesamt müssen unsere Bemühungen in zwei Zielrichtungen verstärkt werden. Die eine richtet sich an den Bund und die andere an das Land Nordrhein-Westfalen. Und in diesen Tagen, meine Damen und Herren, werden in den Koalitionsverhandlungen in Berlin entscheidende Weichen gestellt.

Die Eingliederungshilfe

Beim Bund müssen wir auf die Einhaltung des bei den Beratungen des Fiskalpakts im Jahr 2012 abgegebenen Versprechens pochen, wonach sich der Bund an den Kosten der Eingliederungshilfe beteiligt. Allein in Nordrhein-Westfalen belaufen sich diese in den Haushalten der Landschaftsverbände finanzierten Kosten auf über 4 Milliarden Euro. Bundesweit sind es sage und schreibe 14 Milliarden.

In Nordrhein-Westfalen werden diese Aufwendungen zu mehr als 90% aus den Steuereinnahmen der Kommunen aufgebracht, ein Unding. Sie sind in unserer Kreisumlage und sie sind auf der Aufwandseite in der Landschaftsumlage enthalten.

Bei den jetzt anstehenden Koalitionsentscheidungen müssen wir darauf dringen, dass diese Finanzierung kurzfristig und nicht etwa am Ende der Legislaturperiode in den Bundeshaushalt aufgenommen wird. Ich habe die herzliche Bitte an Sie alle: Engagieren Sie sich für die Bundesbeteiligung, schreiben Sie Ihren Abgeordneten und Ihren Fraktionen in Berlin, damit wir endlich bei der Finanzierung der Eingliederungshilfe einen Durchbruch erreichen.

Allerdings darf bei dieser Frage auch das Land nicht außen vor bleiben. Die gesellschaftliche Aufgabe, behinderten Menschen ein gleichberechtigtes und

würdiges Leben inmitten unserer Gesellschaft zu ermöglichen, ist nicht auf Bund und Kommunen beschränkt, sondern bedarf auch der finanziellen Unterstützung durch das Land.

Deshalb ist es völlig unverständlich, dass die Landesregierung beabsichtigt, die schulische Inklusion vollständig zu Lasten der Kommunen umzusetzen. Es werden keine Standards gesetzt, es wird nicht gesagt, wie konkret die Förderung von behinderten Schülerinnen und Schülern durch Lehrerpersonal begleitet wird, und es werden sämtliche Kosten auf die Kommunen abgewälzt. Und das, obwohl die Kommunalen Spitzenverbände durch wissenschaftliche Gutachten bewiesen haben, dass die Aufwendungen, die durch das 9. Schulrechtsänderungsgesetz zu erwarten sind, in die Millionen gehen.

Und genauso wenig darf sich das Land aus der Finanzierung der Eingliederungshilfe verabschieden. Diese liegt heute bei wohlwollender Betrachtung bei 5 bis 8% der tatsächlichen Aufwendungen. In Niedersachsen übernimmt das Land zwischen 72 und 80% der Kosten. Dies bedeutet, dass neben dem Bund auch das Land eine angemessene anteilige Finanzierung für die Eingliederungshilfe sicherstellen muss.

Solidaritätsumlage

Meine Damen und Herren,

wenn uns dieser Durchbruch in den nächsten Monaten gelänge, dann hätten wir erstmals seit Jahren tatsächlich eine wirksame strukturelle Verbesserung der Gemeindefinanzierung erreicht.

Dann könnte man auch darüber nachdenken, sich von einem Stärkungspakt und vor allem von einer Zwangsabgabe für die Kommunen zu verabschieden.

Beides ist eine grandiose Fehlsteuerung. Was soll eigentlich ein Stärkungspakt angesichts der tatsächlichen Lage vor allem unserer Großstädte bewirken? Die Stadt Essen muss jährlich über 2,8 Milliarden Kassenkredite aufnehmen. Das ist mehr als alle Kommunen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und im Saarland zusammen aufnehmen. Sie hat langfristige Verbindlichkeiten von weit mehr als 2 Milliarden € angehäuft. Und nun bekommt sie den größten Batzen aus der 2. Stufe des Stärkungspakts: ganze 90 Millionen Euro jährlich. Was wird dadurch eigentlich erreicht?

Eine Verlängerung der Agonie, zumal das Land offenbar weiterhin gewillt ist, das fragwürdige Ausgabeverhalten zu dulden.

Wenn Stärkungspaktkommunen für weit über eine Milliarde Euro Anteile an der STEAG zeichnen – einem Kraftwerksbetreiber mit Kraftwerken in Deutschland, der Türkei und den Philippinen –, und wenn jetzt wegen der Energiewende diese Beteiligung zu einer Abschreibungsfalle zu werden droht, dann kann man dies nur als einen Skandal bezeichnen. Stadionneubauten, die hier im Kreis Mettmann wegen der Haushaltslage unterblieben, Pläne zum Messebau, das ist offensichtlich alles möglich, wenn man sich im Stärkungspakt befindet. Wo so frage ich, ist die Aufsicht des Landes Nordrhein-Westfalen, die dies verhindert? Da ist es wohlfeil, wenn man in Nideggen, einer 9.000 Seelen-Gemeinde, den Staatskommissar zelebriert. Wo war das Land bei der STEAG-Beteiligung?

Und um dieses alles zu finanzieren, treibt man jetzt die Kommunen, die seit Jahren mit großer Mühe und vor allem mit dem Verzicht auf derartige Wohltaten ihre Haushalte in Ordnung gehalten haben, mit einer Zwangsabgabe in die Unterfinanzierung.

Ich muss gestehen, ich habe es nicht für möglich gehalten, was der Innenminister den Bürgermeistern und mir hier in diesem großen Sitzungssaal des Kreistags am 21. August 2013 vorgestellt hat.

- Er hat uns nicht erklären können, warum sein Haus die Gesprächsangebote der kommunalen Spitzenverbände über die Finanzierung des Stärkungspakts nicht wahrgenommen hat.
- Er hat uns nicht erklären können, warum 60 Kommunen in Nordrhein-Westfalen reich gerechnet werden und warum sie noch mehr als bislang Solidarität üben sollen. Das haben sie seit Jahren getan, weil sie neben den tatsächlich erbrachten höheren Kreisumlagezahlungen auch zu Gunsten der schwächeren Gemeinden auf die ihnen zustehenden Anteile aus den Gemeinschaftssteuern verzichten mussten.
- Der Innenminister hat uns auch nicht erklären können, warum die Stadt Haan durch die von ihm konzipierte Zwangsabgabe in den Nothaushalt gerät.
- Gleichermaßen ist er eine Antwort schuldig geblieben, warum von 181 Mio. Euro, die landesweit als Zwangsabgabe erhoben werden, die Städte im Kreis Mettmann 68 Mio. Euro aufzubringen haben.
- Ebenso wenig haben wir erfahren, warum die Stadt Monheim am Rhein 46 Mio. Euro, die benachbarte Landeshauptstadt aber nur 26 Mio. Euro zahlen muss. Das ist auch mit dem Hinweis auf die Systematik des Finanzausgleichs nicht zu begründen.

Nein, meine Damen und Herren, dieser Vorschlag muss vom Tisch. Es kann nicht sein, dass der Mitverursacher der Misere nunmehr diejenigen zur Ader lässt, die sich trotz einer unzureichenden Finanzausstattung noch soeben über Wasser halten.

In den letzten drei Jahrzehnten haben Landesregierungen aller politischen Konstellationen dazu beigetragen, dass die kommunalen Haushalte auf Landschaftsverbandsebene, bei den Kreisen und bei den Gemeinden strukturell unterfinanziert sind. Der Wegfall der Kopfbeträge, die Absenkung des Verbundsatzes im Gemeindefinanzierungsgesetz, der ersatzlose Wegfall des Anteils der Kreise an der Grunderwerbssteuer, ich könnte Dutzende von Bespielen mit Zahlen belegen, die nur eine Konsequenz hatten: Die Aushöhlung der kommunalen Haushalte und damit der kommunalen Selbstverwaltung. Der Landkreistag NRW hat berechnet, dass diese Maßnahmen eine Minderausstattung der Kommunen in Höhe von mehr als 50 Milliarden € verursacht haben. Das ist bezeichnenderweise genau der Betrag, mit dem Gemeinden, Städte und Kreise in NRW verschuldet sind.

Großstädte, Kreise und die kreisangehörigen Gemeinden sind sich alle einig in der Ablehnung dieser Zwangsabgabe. Und wir werden dies morgen in der Anhörung des Landtags deutlich machen. Dieser Vorschlag muss vom Tisch, andernfalls wird geklagt. Und wir werden auch nicht der Versuchung unterliegen, irgendwelche anderen Systemvorschläge zur Verteilung der Zwangsabgabe zu machen. Nein, hier ist und bleibt der Verursacher gefordert, zumal er durchaus die Spielräume hierzu hat. Mehr als 730 Mio. Euro fließen zusätzlich 2014 in die Verbundmasse des Gemeindefinanzierungsgesetzes. Milliardenschwer sind die Steuermehreinnahmen des Landes, hier soll sich niemand weismachen lassen, das Land könne 181 Mio. Euro nicht mehr stemmen, das stimmt einfach nicht.

Deshalb bitte ich den Kreistag, fernab von parteipolitischen Überlegungen, dieser Zwangsabgabe eine deutliche Abfuhr zu erteilen.

Fazit und Dank

Meine Damen und Herren,

günstige Umstände, aber auch unsere jahrelange konsequente, sparsame und wirtschaftliche Haushaltsführung versetzen Sie in die Lage, einen durch und durch soliden Haushaltsentwurf 2014 zu beraten. Er enthält wichtige Weichenstellung, von der beruflichen Bildung über die Investitionen in unsere Infrastruktur bis hin zur sozialen Sicherung für die Menschen im Kreis Mettmann.

Ich wünsche Ihnen konstruktive, mutige und erfolgreiche Haushaltsberatungen. Diese Verwaltung wird Ihnen mit all ihrer Fachlichkeit als gute Ratgeberin zur Seite stehen.

Danken möchte ich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie haben mit großem Arbeitseinsatz und mit viel Engagement diesen Haushalt erarbeitet und ihn mitgestaltet.

Ein besonderer Dank gilt dem Kreiskämmerer Martin Richter sowie dem Leiter der Kämmerei Lothar Breitsprecher und deren Mannschaft in der Kämmerei. Sie haben den Spannungsbogen zwischen fachlich begründeten Forderungen und den Notwendigkeiten einer soliden Haushaltsführung aushalten müssen. Es hat mich dabei sehr beeindruckt, wie intensiv und zugleich zielorientiert die Diskussion innerhalb des Hauses geführt wurde.

Zusammen mit den Fachdezernenten und den Ämtern haben Martin Richter und Lothar Breitsprecher die guten Lösungen gefunden, die wir Ihnen heute präsentieren können.

Ich danke Ihnen, dass Sie mir so lange und geduldig ihre Aufmerksamkeit geschenkt haben.

Kreis Mettmann

Rede des
Kreiskämmerers Martin M. Richter
anlässlich der Einbringung des Haushalts 2014
am 14. Oktober 2013

Sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Damen und Herren Kreistagsabgeordnete,

in meiner letztjährigen Rede habe ich einige Ausführungen zur Quadratur des Kreises gemacht. Bei der aktuellen Steuerkraftentwicklung der zehn kreisangehörigen Gemeinden fühle ich mich regelmäßig an dieses Bild erinnert. Ein Haushalt - der Kreishaushalt - soll die Bedürfnisse von zehn höchst unterschiedlichen kreisangehörigen Gemeinden berücksichtigen; jede Stadt mit ihrer ganz eigenen Perspektive.

Mit den Städten des Kreises ist es ein bisschen so, wie mit dem Steuerpflichtigen im Zitat von Fernandel:

> „Erst beim Abfassen der Steuererklärung kommt man dahinter, wie viel Geld man sparen würde, wenn man gar keines hätte."

Sie wissen, dass ich mir im Umgang mit den zehn Kämmerern größtmögliche Transparenz aufgegeben habe. Anhand des ausführlichen Eckdatenpapiers können Sie erkennen, dass diese Maxime für mich nach wie vor handlungsleitend ist. In intensiven persönlichen Gesprächen gelingt es, den Vertretern der kreisangehörigen Gemeinden die Position des Kreises Mettmann deutlich zu machen.

Transparenz und Erklärung - nicht Rechtfertigung, nicht Entschuldigung.

Ich bin der Ansicht, dass dies der richtige Weg ist. Wir sollten nichts unversucht lassen, um die kreisangehörigen Gemeinden von der Notwendigkeit unseres Tuns zu überzeugen. Ich nehme wahr, dass diese Bemühungen Früchte tragen, auch wenn dies nicht in jeder einzelnen Stellungnahme der Städte ersichtlich ist. Seien Sie versichert, ich werde weiter auf alle kreisangehörigen

Gemeinden zugehen. Ich will überzeugen, ich möchte die Städte mitnehmen und für unsere Argumente gewinnen. Mir ist die finanzielle Situation der Städte – nicht zuletzt durch die kommunalaufsichtliche Begleitung – durchaus bewusst.

Doch dazu später mehr.

Zunächst möchte ich Ihnen im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Landrat Hendele einige Details des vorliegenden Haushaltsentwurfes 2014 näher bringen. Zudem möchte ich in Grundzügen auf die Stellungnahmen der kreisangehörigen Städte eingehen.

Zu den Zahlen des Kreishaushaltes im Einzelnen:

Ich bringe heute einen Haushalt ein, der ordentliche Erträge von 484 Mio. € enthält und ordentliche Aufwendungen von 493 Mio. €. Der Kreis Mettmann nähert sich damit einem Haushaltsvolumen von einer halben Milliarde €. Als Kämmerer an Zahlen gewöhnt, lässt mich diese Entwicklung dennoch inne halten. Manchmal hilft ein Bild, um sich diese abstrakte Zahl zu vergegenwärtigen.

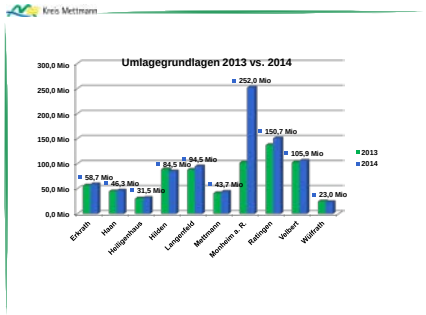
Ein Fünf-Euro-Schein ist ca. 12 cm lang. 100 Mio. 5-Euro-Scheine ergeben aneinandergereiht 12.000 km. Dies entspricht der Entfernung von Düsseldorf nach New York und zurück.

Genug der Bilder, weiter im Haushalt.

Erfreuliche und betrübliche Entwicklungen halten sich die Waage. Deutlichen Verbesserungen stehen ebenso deutliche Verschlechterung gegenüber. Erfreulich ist die massive Steigerung der Umlagegrundlagen durch die neue Monheimer Steuerstärke. Ebenso die 100%-ige Refinanzierung der Grundsicherung im Alter durch den Bund. Dem stehen beträchtliche Mehraufwendungen entgegen, so bei der Landschaftsumlage und den Kosten der Unterkunft.

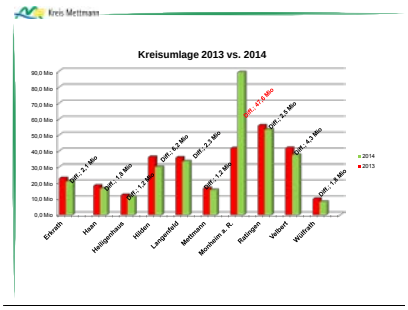
Angesichts dieser gegensätzlichen Entwicklungen sind wir mit einer ambitionierten Sparvorgabe ins Haus gegangen, die in Teilen als Spardiktat wahrgenommen wurde. Es wurden konsequent Maßnahmen und Ansätze gekürzt oder gestrichen. Die Rolle des Kämmerers ist gerade hier nicht immer vergnügungssteuerpflichtig. Jedoch war die Unterstützung aus den Ämtern der Kreisverwaltung deutlich spürbar.
Hierzu schon einmal an dieser Stelle mein Dank ans Haus.
Letztendlich konnten ohne Berücksichtigung der Landschaftsumlage knapp 6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr eingespart werden. Ein deutliches Zeichen der Solidarität an unsere kreisangehörigen Gemeinden, das leider nur zum Teil gewürdigt wurde.

Die Situation der einzelnen Städte bei der Steuerkraft und den Schlüsselzuweisungen stellt sich dabei im Einzelnen wie folgt dar:



Die Kreisumlage kann aufgrund der Einsparbemühungen und der erhöhten Steuerkraft auf 35,4%-Punkte und damit um 5,4%-Punkte gesenkt werden.

Dies ist ein beachtlicher Erfolg.
Dass dieser Erfolg keine Jubelarien der kreisangehörigen Städte auslöst, war zu erwarten. Die Rollen sind nun mal eindeutig vergeben. Im Einzelnen verteilt sich die Kreisumlage wie folgt:

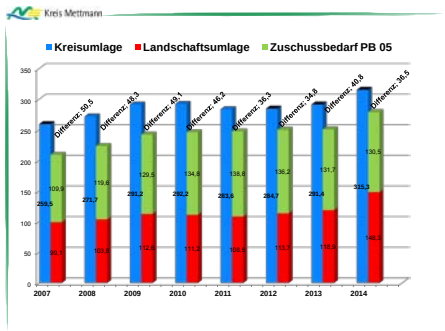


Kreis Mettmann

Mir ist der Hinweis wichtig, dass mit Ausnahme der Stadt Monheim a. Rh. alle anderen kreisangehörigen Städte weniger Kreisumlage zahlen als im Vorjahr.

Wir sollten uns angesichts der Steuerkraft- und Umlagegrundlagenentwicklung in Monheim a.R. alle vor Augen führen, wie schnell und unerwartet Veränderungen eintreten können. Einige kreisangehörige Gemeinden haben schon Erfahrungen mit plötzlichen Gewerbesteuereinbrüchen potenter Steuerzahler machen müssen. Daher gilt es weiterhin maßvoll mit begrenzten Ressourcen zu arbeiten.

Nach der Kreisumlage ist die Landschaftsumlage der größte Posten im Haushalt.



Die Entwicklung bei den Umlagegrundlagen erhöht auch deutlich die Landschaftsumlage auf 148, 3 Mio. €. Dies bedeutet eine Steigerung um 29,4 Mio. €. Dieser Landschaftsumlage liegt ein Prozentsatz von 16,65% zu Grunde, wobei die Berechnung des LVR noch auf Basis deutlich zu geringer Steuerkraftzahlen vorgenommen wurde. Ich hoffe, dass Frau Hötte, die Kämmerin des LVR, noch umsteuert und für eine spürbare Entlastung bei der Land-

schaftsumlage sorgt. Rein rechnerisch wären 16,04%-Punkte möglich, was für den Kreis Mettmann eine Einsparung von 5,4 Mio. € bedeuten würde.

Bevor die Euphorie neue Höhen erreicht. Der Landschaftsverband wird, so steht zumindest nach dem Anhörungstermin in Köln zu erwarten, wieder mit Begründungen aufwarten, warum nur ein Teil dieser möglichen Entlastungen nachher auch tatsächlich verwirklicht wird.

Stichwort ELAG

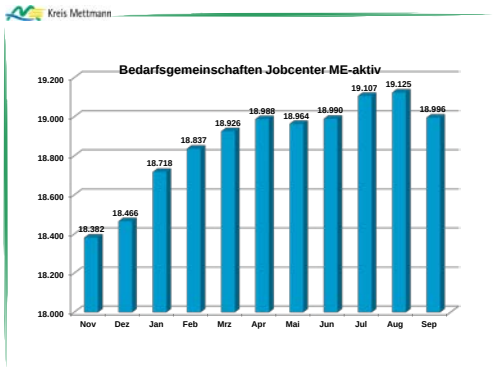
Mit Schreiben vom 25.09. teilt mir der LVR mit, dass er im Rahmen des Einheitslastenabrechnungsgesetzes im nächsten Jahr eine Bedarfsumlage erheben wird, um den nicht rückgestellten Betrag von ca. 18,5 Mio. € für die Jahre 2009 – 2012 abzudecken. Das sind im Kreishaushalt knapp 1,2 Mio €. Die Rückzahlung des LVR für das Jahr 2012 – ebenfalls im nächsten Jahr fällig – wird sich auf 11,7 Mio. € belaufen, das heißt für den Kreis Mettmann weitere knapp 750.000 €.

Entlastungen werden wir traditionell im Rahmen unserer Möglichkeiten an die kreisangehörigen Gemeinden weiterleiten.

Nun zum Sozialetat.

Bei der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung greift für das Haushaltsjahr 2014 die letzte Entlastungsstufe. Mit einer Steigerung der Erstattungsleistung von 75% auf 100% der Aufwendungen eines Haushaltsjahres wird die Grundsicherung nun vollständig vom Bund übernommen. Dies bringt dem Kreishaushalt eine Entlastung von ca. 7,4 Mio. €.

Alleine die Kosten der Unterkunft nivellieren diese Entwicklung nahezu vollständig. Für das Jahr 2014 werden dauerhaft über 19.000 Bedarfsgemeinschaften erwartet.



Kreis Mettmann

Zusammen mit deutlichen Steigerungen der Nebenkosten ergibt sich ein Mehraufwand von 7,75 Mio. €, von dem der Bund zwar gut ein Drittel übernimmt, nämlich 2,7 Mio €. Leider reduziert sich die Bundesbeteiligung an den gesamten Kosten der Unterkunft um 1,9 Mio. € – Stichworte „Wegfall der Schulsozialarbeit“ und „Kürzung der Mittel für Bildung und Teilhabe“ – so dass den 7,75 Mio. € lediglich Mehrerträge von 0,8 Mio. € gegenüber.

Natürlich kommen wir – wie in den Vorjahren erfolgreich praktiziert - der Anregung der ka. Städte auf Fortschreibung der aktuellen Zahlen mit Blick auf eventuell mögliche positive Änderungen bis zur Beschlussfassung des Haushaltes gerne nach.

Auch ansonsten kennen die Sozialaufwendungen seit Jahren nur einen Weg, den nach oben. Auch wenn es uns mit dem Projekt „Alternativen 60+“ und dem Bonussystem gelungen ist, den Anstieg in der Hilfe zur Pflege zu bremsen, aufhalten werden wir ihn nicht. So steigen die Kosten für die Hilfe zur Pflege erneut um 400.000 €.
Die Eingliederungshilfe steigt um 500.000 €. Die Krankenhilfe um 200.000 €. Die Aufwendungen für die mittlerweile vollständig durch den Bund erstattete Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung steigen um 1,3 Mio. €.

Der Gesamtzuschussbedarf im Produktbereich 05 beträgt mittlerweile 130,5 Mio. €.

Nimmt man noch die Landschaftsumlage mit 148,3 Mio. € hinzu sind fast 280 Mio. € durch den Kreis kaum kurzfristig beeinflussbar.

Dies sind 88% der Kreisumlage für das Jahr 2014.

Zu den **Personalkosten**, meine sehr geehrten Abgeordneten, hat der Landrat bereits Ausführungen gemacht. Ich will nicht verhehlen, dass zwei Herzen in meiner Brust schlagen. Als Kämmerer freue ich mich ob des restriktiven Sparkurses. Wir haben nicht nur einen einmaligen Personalkostensparerfolg erreicht. Die Vorgabe ist klar: Jahr für Jahr 1,3 Mio. € Netto-Personalaufwand einsparen! Als Kreisdirektor und Dezernent muss ich manches Mal unter den Personalengpässen leiden.

Den Umgang der Landesregierung mit unseren Beamtinnen und Beamten finde ich persönlich äußerst bedenklich. Der Kämmerer in mir müsste eigentlich ob der Einsparungen frohlocken. Bei einem Nettopersonalbudget trifft uns jede noch so gerechtfertigte Gehalts- oder Besoldungserhöhung hart. Mit Blick auf das Ganze mache ich allerdings aus meiner Meinung keinen Hehl: Die Kuh, die ich melken will, die füttere ich und führen sie nicht in die öde Steppe.

Letztendlich gehen wir mit einem Nettopersonalausweis von 58,9 Mio. € in die Haushaltsberatungen. Details können Sie der heute ebenfalls ausliegenden Vorlage zur Budgetentwicklung und dem Vorbericht zum Haushalt entnehmen. Ja, wir schlagen Ihnen neben dem Nachtragsstellenplan 2013 für das Leistellenpersonal auch eine personelle und damit finanzielle Aufstockung vor. Eine bürgernahe, seriöse, rechtmäßige und zeitgerechte Erledigung der neuen Aufgaben erfordern die Erhöhung des Nettopersonalaufwandes von knapp einem Prozent.

Im Bereich der **Wohngelderstattung** des Landes haben wir erfreuliche 2,5 Mio. € Mehrertrag etatisiert. Ob diese Annahme zu halten ist, bleibt abzuwarten.

Ich komme zu einem weiteren Zankapfel der letzten Jahre, der **Liquiditätssituation**. Diese mutet nach wie vor positiv an. Ausweislich unserer mittelfristigen Finanzplanung wird sich diese Situation zukünftig jedoch massiv verschlechtern. Als Kämmerer werde ich dafür Sorge tragen, dass wir stets oberhalb der Wasserlinie bleiben.

Die Liquiditätssituation wird sich nicht zuletzt durch die Investitionen des Kreises deutlich verringern. Alleine 2014 sind Investitionsauszahlungen von 20,4 Mio. € geplant. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere der Neubau des Verwaltungsgebäudes II, der Bau der K18n, die Mensa am BK Velbert, Investitionen in die Leitstelle und ein Kreisverkehr in Haan. Lassen Sie es mich auch an dieser Stelle noch einmal deutlich hervorheben. Auch eine verbesserte Bildungsinfrastruktur, eine verbesserte Verkehrsstruktur und eine zeitgemäße Aufstellung in der Leitstelle erfolgt im Sinne der kreisangehörigen Städte und der Bürgerinnen und Bürger.

Zusammenfassend bin ich stolz, Ihnen heute ein solch solides und durchaus ambitioniertes Zahlenwerk vorzulegen. Auf der Grundlage dieser Arbeit ist es mir möglich, Ihnen eine Rückmeldung zu den Ausführungen der kreisangehörigen Gemeinden im Rahmen der **Benehmensherstellung** zu geben.

Die gemeinsame Stellungnahme der ka. Städte zum Haushaltsentwurf und deren Darlegungen zur eigenen Finanzsituation liegen Ihnen als Druckversion vor. Eine Synopse der Verwaltung mit Ausführungen zur gemeinsamen Stellungnahme der ka. Städte ist beigefügt.

Lassen Sie mich die prägnantesten Aspekte heraus greifen.

Zu Recht weisen die Kämmerer darauf hin, dass die prozentuale Kreisumlagebetrachtung nur eine Seite der Medaille ist. Der Hebesatz zeigt uns, welchen Anteil an der Steuerkraft der Kreis Mettmann den kreisangehörigen Gemeinden entzieht. Hier können wir einen entscheidenden Erfolg verbuchen. Der Kreis Mettmann benötigt von der im Kreis rechnerisch vorhandenen Finanzkraft 5,4%-Punkte weniger als noch 2013.

Die andere Seite der Medaille hat mit den absoluten Zahlen zu tun. Und auch hier ist die Botschaft bei genauer Betrachtung der Zahlen positiv. Obwohl die Landschaftsumlage um 29,4 Mio. € steigt, fordert der Kreis nur 24 Mio. € mehr Kreisumlage ab. 5,4 Mio. € sind alleine von der Landschaftsumlage kompensiert worden. Dies war nur durch massive Sparbeiträge des gesamten Hauses möglich.

Ein weiterer von den Städten vehement vorgetragener Punkt betrifft die freiwilligen Leistungen. Hier wird die Einführung einer Kosten- und Leistungsrechnung und die Offenlegung dieser Daten gefordert.

Zur Erinnerung, die Kosten- und Leistungsrechnung ist ein System des **internen** Rechnungswesens.

Ob wir jemals Daten eines internen Rechnungswesens extern kommunizieren werden, und wenn, in welcher Form, sei dahingestellt. Ich kann jedoch zusichern, dass auch die freiwilligen Leistungen im Rahmen der Einführung der KLR intern Berücksichtigung finden.
Ich werde aber auch dafür Sorge tragen, dass nicht einseitig nur auf die Kosten geschaut wird. Denn die durch die freiwilligen Aufwendungen bewirkten Leistungen müssen ebenfalls betrachtet

werden; KLR heißt nicht ohne Grund „Kosten- **und** Leistungsrechnung“.

Kreis Mettmann

Die Fragestellung der **Rückführung der RWE-Aktien** in den Kreishaushalt hat mich ehrlich gesagt ein wenig ratlos gemacht. Wir sollten strategische Grundsatzentscheidungen nicht an Hand tagespolitischer Erkenntnisse revidieren. Die KVGM erbringt über die Dividende einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der VRR-Umlage. Aktuell finanziert die KVGM immer noch 2,5 Mio. Buskilometer. Für 2014 werden trotz sinkender Dividende noch 2 Mio. Buskilometer durch die KVGM finanziert. Eine Entlastung der Städte in diesem oder sogar größeren Umfang kann nicht durch eine Rückführung der Aktien in den Kreishaushalt vergrößert werden. Über Steuereffekte ist eher das Gegenteil der Fall.

Differenzierter sind die **Rückstellungen für Pensionen**, Beihilfen, Altersteilzeit sowie Urlaub- und Überstunden zu betrachten.
Mit der Einführung des NKF sind z.B. die zukünftigen Pensionsverpflichtungen über die entsprechenden Rückstellungen transparent geworden. Es wird deutlich, welche Lasten zukünftig zu erwarten sind.
Die Refinanzierung und die entsprechende tatsächliche Pensionszahlung liegen teilweise Jahrzehnte auseinander. Der Aufwand und die Auszahlungen können sich damit deutlich unterscheiden.
Daher hat der Kreis Mettmann – wie jede andere Kommune im Übrigen auch - frühzeitig Gutachten in Auftrag gegeben, um diese Entwicklung finanzmathematisch berechnen zu lassen und entsprechend kalkulieren zu können. So werden seit 2007 liquide Mittel in einen Pensionsfonds eingezahlt. Die Rückflüsse dieses Pensionsfonds in späteren Jahren werden uns hoffentlich helfen, die steigenden Pensionslasten abzufedern.
Was wir hier wissen, legen wir gerne offen, zumindest bis zu den Grenzen des Datenschutzes. Insbesondere die Berechnung der Pensionsrückstellungen ist hoch komplex. Aus diesem Grund werden diese Rückstellungen bei uns – wie bei vielen anderen

Gemeinden auch – auf Basis eines versicherungsmathematischen Gutachtens berechnet. Auf dieser Grundlage plant der Kreis

Neben den Pensionsrückstellungen können auch die jährlichen **Altersteilzeitrückstellungen** eine beträchtliche Größenordnung erreichen. Wenn man denn noch solche Verpflichtungen eingeht. Ganz im Sinne der Städte kann ich sagen:
„Beim Kreis Mettmann werden keine neuen Altersteilzeitanträge mehr genehmigt; und zwar seit Jahren nicht mehr, seit Dezember 2009."

Dankbar bin ich für die konstruktive Anmerkung zu prüfen, ob zukünftig beim Ausbau von Kreisstraßen Anliegerbeiträge herangezogen werden können. Auch wenn unsere Recherchen erkennen lassen, dass dies weder möglich noch sinnvoll ist, hat diese Form des Hinweises eine neue Qualität in der Zusammenarbeit.

Für weitere Ausführungen zu den gemeinsamen Anmerkungen der kreisangehörigen Gemeinden möchte ich auf die ausliegende Synopse verweisen, die wir auch den kreisangehörigen Städten vorlegen werden.

Erlauben Sie mir noch Ausführungen zu den Aussagen der Stadt Velbert mit denen wir in den letzten Wochen konfrontiert wurden, zum einen in der Haushaltsrede des Bürgermeisters und zum anderen in der Stellungnahme der Stadt Velbert.
Die immer wieder aufkommende Kritik an den Bereichen Wirtschaftsförderung, Kultur und Sportförderung ist nicht nachvollziehbar.
Der Kreis Mettmann betreibt diese Bereiche mit Augenmaß. Im Sinne der Kreisgemeinschaft ergänzt unsere Wirtschaftsförderung das städtische Angebot optimal. Ich mag mir gar nicht vorstellen, wie Existenzgründungen im Kreis Mettmann ohne unser Startercenter vonstattengehen sollen.

Über das Kooperationsnetz-Schule-Wirtschaft wird der Übergang von Schule und Beruf erfolgreich gestaltet.
Nicht zuletzt auf der EXPO REAL betreiben wir gemeinsam auch mit der Stadt Velbert Standortmarketing.

Wer nach der Abschaffung der **Wirtschaftsförderung** schreit, sollte sich auch damit beschäftigten, welches differenzierte Angebot vorgehalten wird. Ich erlaube mir, mich auf weitere Stichworte zu beschränken:

- Familie und Beruf im Gründungsservice
- Netzwerk Wiedereinstieg,
- Competentia
- Beratungsangebote für Unternehmen
- Potentialberatung
- Kontaktstelle für Förderprogramme
- Unternehmerinnenbrief NRW
- familienorientierte Unternehmenskultur
- Regionale AG D-RKN-KME
- Ökoprofit
- Einheitlicher Ansprechpartner
- Breitband
- EFRE
- zdi-Schülerlabor
- komm auf Tour
- meet the neanderland
- Keine Angst vor dem Russlandgeschäft
- KSW (75 Lernpartnerschaften, 51 Schulen, 90 Unternehmen)
- Koordinierungskreis Übergangsmanagement (KÜM)
- Gewerbe- und Industrieflächenkonzept (GeKo)
- Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)
- neanderland Tourismus.

Genauso befremdlich erscheint mir das Ansinnen die **Sportförderung** einzustellen. Ich rede über eine Stelle beim Kreis als Schulträger und die Finanzierung einer halben Stelle beim Kreissportbund und das in Zeiten, in denen über 50% der Deutschen übergewichtig sind. Es werden für alle 10 Städte die Sportfeste aller Schulen im Kreis organisiert und durchgeführt, 73 Meisterschaften mit 269 Mannschaften, Sportfeste aller Förderschulen mit 369 Schülerinnen und Schüler aus den Schulen für Geistige Entwicklung und gesonderte Veranstaltung für alle anderen Förderschulen mit 56 Mannschaften
Hier soll das Kind mit dem Bade ausgeschüttet werden.

Zuletzt noch zum Bereich **Kultur**.
Angesichts der vielfältigen Aufgaben ist es immer einfach, Einsparungen im Kulturbereich zu verlangen. Mit knapp 2,5 Stellen und einem Zuschussbedarf von unter 400.000 € erbringen wir überregionale Kulturleistungen für ein Einzugsgebiet von über ½ Millionen Menschen. Kultur entzieht sich der klassischen Kostenrechnung. Kultur hilft, die Welt anders zu sehen, Vorurteile abzubauen und so Gesellschaften zu entwickeln. Daher wird der Kreis Mettmann auch weiterhin auf der Grundlage der Kreistagsbeschlüsse kulturelle Angebote entwickeln und finanzieren.

Im Bereich **Tourismus** setzt sich offensichtlich die Meinung des Facharbeitskreises Stadtmarketing durch, dass die bündelnde Arbeit des Kreises ein Benefit für die Städte erwirkt, namentlich für diejenigen, die selber über keine eigene Institution verfügen.
Der Kämmerer der Stadt Velbert hat jedenfalls in seiner Haushaltsrede die Überantwortung dieses Bereiches in die bewährten Hände des Kreises empfohlen.

Entschieden trete ich der Auffassung entgegen, dass ein **Eigenkapitalverzehr** des Kreises über die Ausgleichsrücklage hinaus dauerhaft den kreisangehörigen Gemeinden nutzt. Das Gegenteil

ist der Fall. Nur ein starker, gesunder aber auch maßvoller Kreis kann den kreisangehörigen Gemeinden bei der Erfüllung Ihrer Aufgaben helfen.

In diesem Sinne werden wir weiterhin sehr zielorientiert und ergebnisfokusiert am Eigenkapitalerhalt und an der Schuldenfreiheit im Interesse der kreisangehörigen Gemeinden arbeiten.

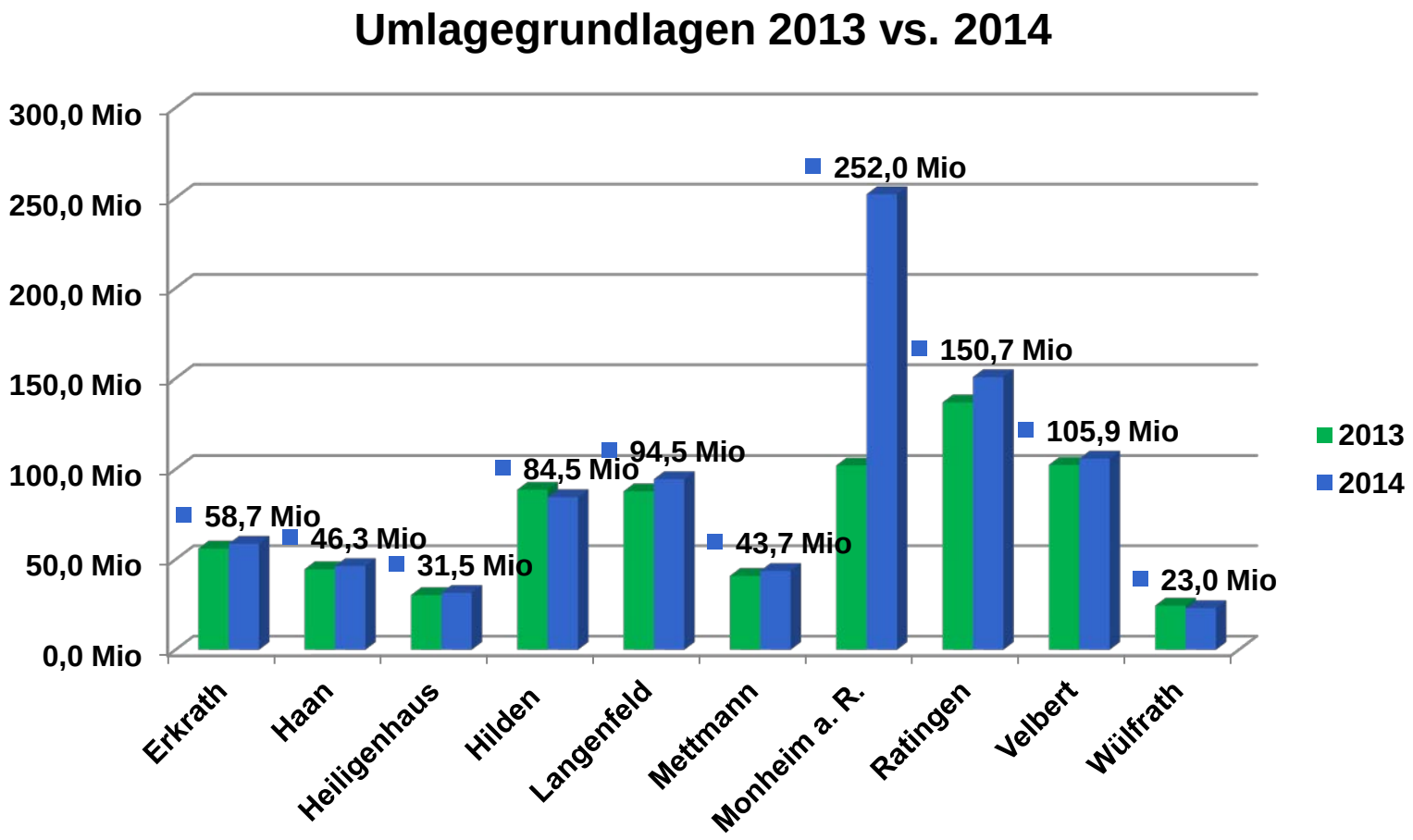
Heute kann ich schon die Zusage machen, dass etwaige Finanzverbesserungen, die sich insgesamt im Beratungsprozess ergeben, an die Städte weitergeleitet werden.

Auch hier ist Vorsicht geboten. Durch das Benehmensherstellungsverfahren mussten wir ungewöhnlich früh Zahlen vorlegen. Auch Verschlechterungen können sich durch aktuellere Zahlen stets einstellen. Zu einer fairen Betrachtung gehören beide Aspekte. Wir werden sehen, welche Erkenntnisse sich im Rahmen der Haushaltsberatungen noch ergeben.

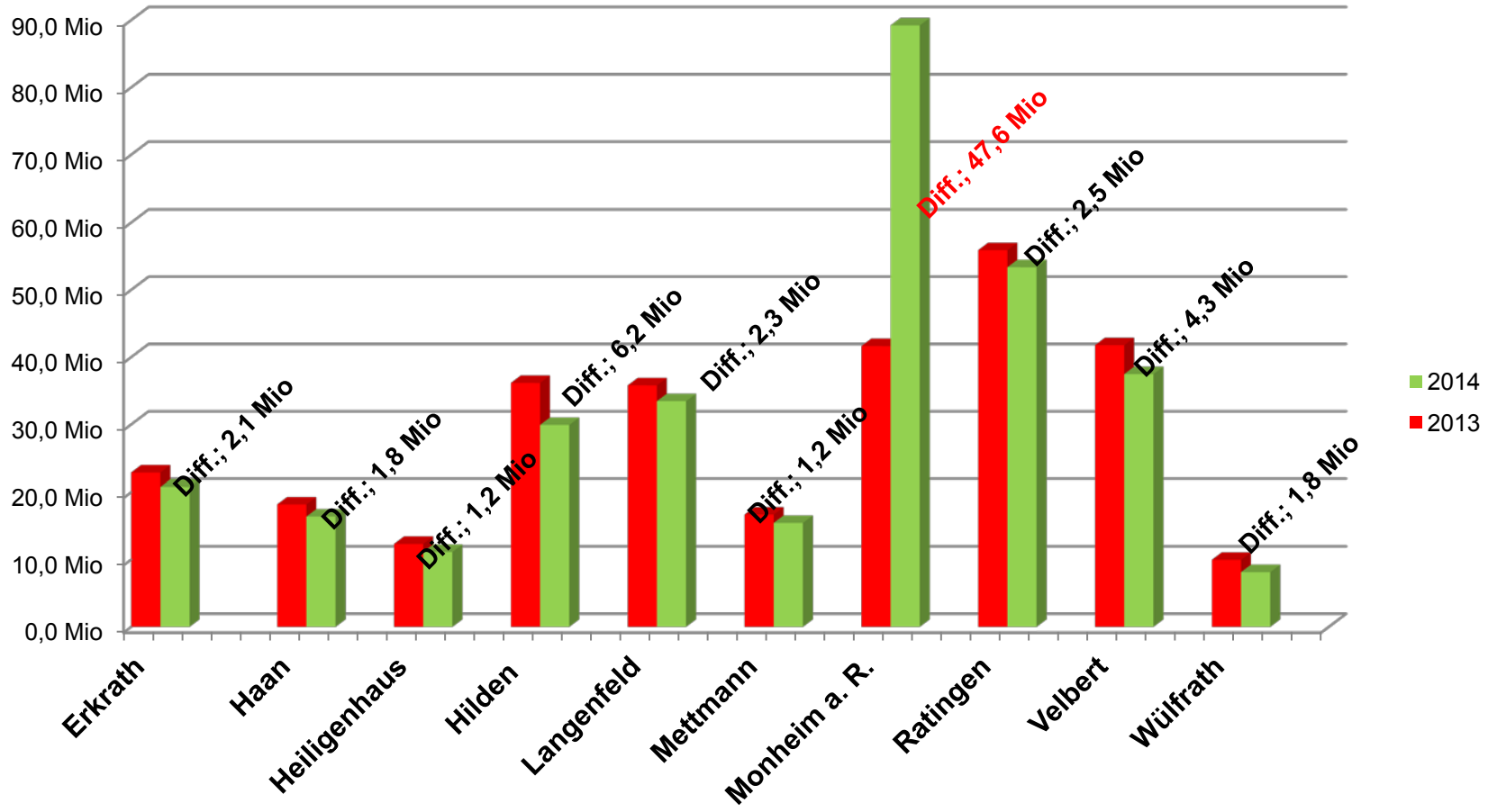
Mein Dank gilt auch in diesem Jahr wieder dem Amtsleiter, Herrn Breitsprecher sowie dem Haushaltsabteilungsleiter, Herrn Schölzel und seinem Team der Kämmerlinge, den Damen Büttner, Sinkiewicz und Jaeger wie auch den Herren Rott, Stumpf und Römer, die wiederum in Zusammenarbeit mit dem gesamten Haus einen ambitionierten Haushaltsentwurf aufbereitet haben.

Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren Kreistagsabgeordnete, wünsche ich für die anstehenden Haushaltsberatungen eine glückliche Hand und im Interesse des Kreises Mettmann jeden erdenklichen Erfolg.

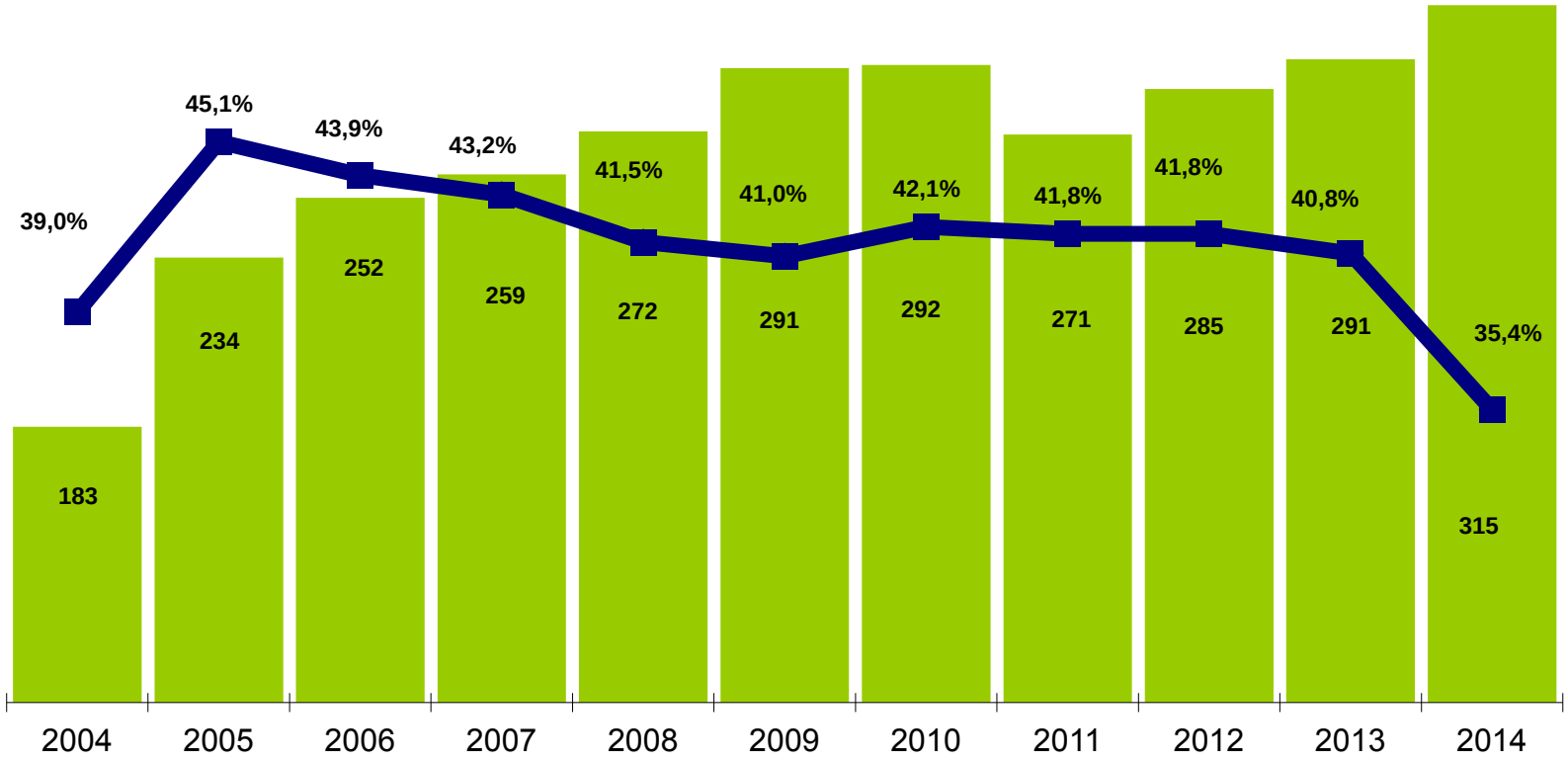
Rede von Kreiskämmerer Martin M. Richter anlässlich der Einbringung des Haushalts 2014 am 14. Oktober 2013

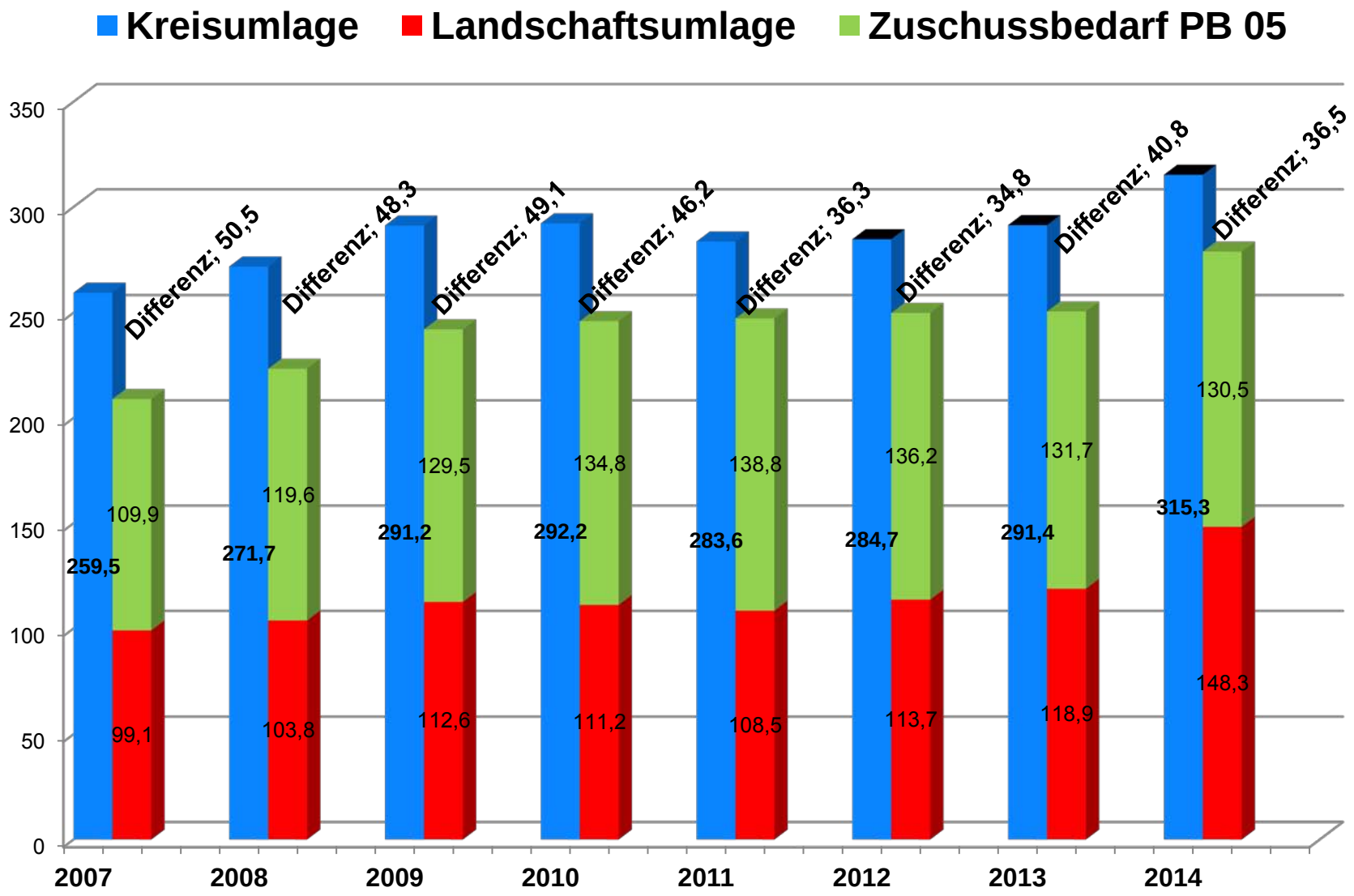

Umlagegrundlagen 2013 vs. 2014
300,0 Mio
250,0 Mio
200,0 Mio
150,0 Mio
100,0 Mio
50,0 Mio
0,0 Mio
58,7 Mio
46,3 Mio
31,5 Mio
84,5 Mio
94,5 Mio
43,7 Mio
252,0 Mio
150,7 Mio
105,9 Mio
23,0 Mio
Erkrath
Haan
Heiligenhaus
Hilden
Langenfeld
Mettmann
Monheim a. R.
Ratingen
Velbert
Wülfrath
2013
2014

Kreisumlage 2013 vs. 2014

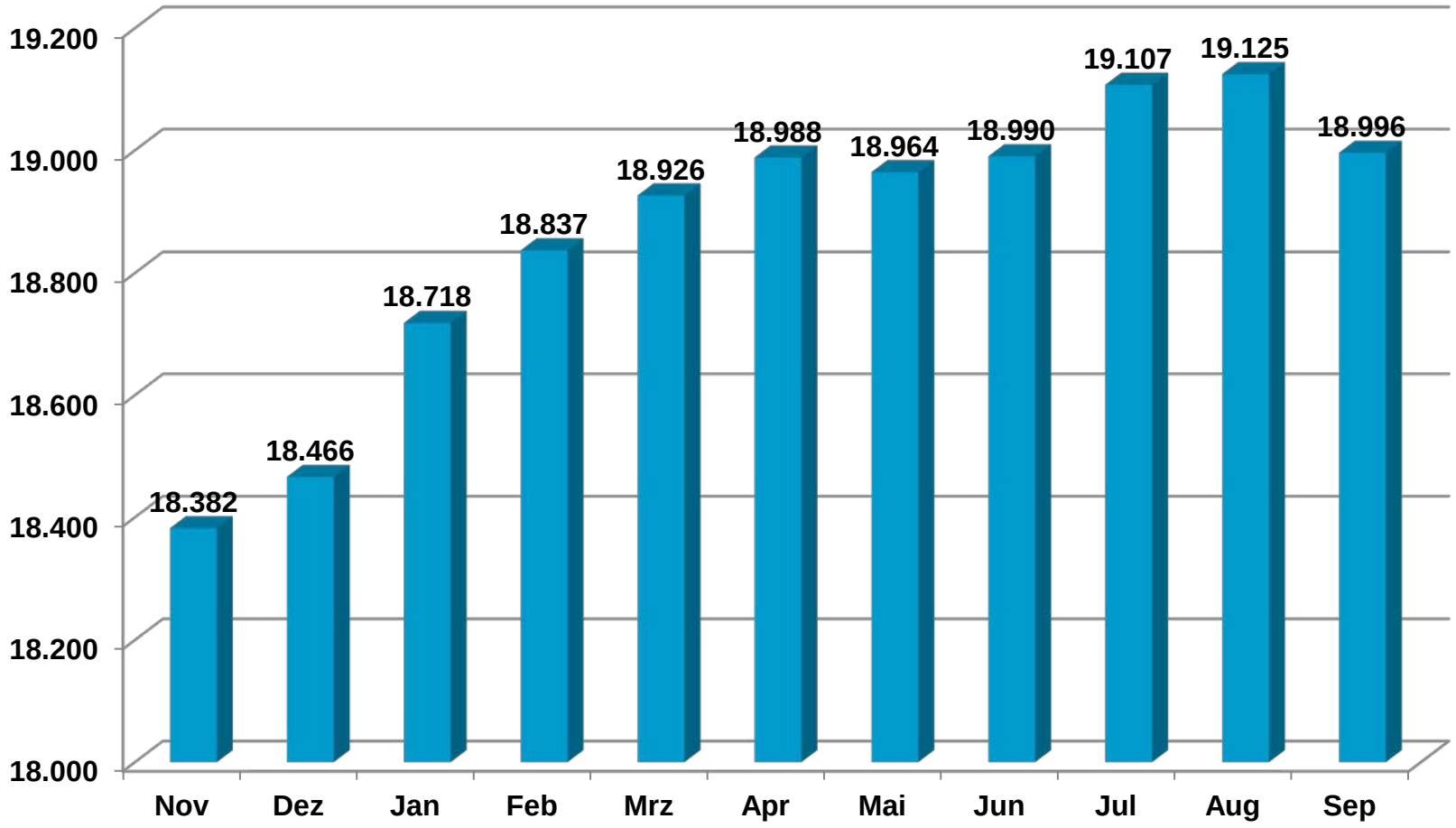


Entwicklung der Kreisumlage 2004 – 2014 in Mio. €
Hebesatz in %-P.




Kreisumlage
Landschaftsumlage
Zuschussbedarf PB 05
350
300
250
200
150
100
50
0
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
Differenz; 50,5
Differenz; 48,3
Differenz; 49,1
Differenz; 46,2
Differenz; 36,3
Differenz; 34,8
Differenz; 40,8
Differenz; 36,5
259,5
271,7
291,2
292,2
283,6
284,7
291,4
315,3
109,9
119,6
129,5
134,8
138,8
136,2
131,7
130,5
99,1
103,8
112,6
111,2
108,5
113,7
118,9
148,3

Bedarfsgemeinschaften Jobcenter ME-aktiv



Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

-Entwurf-

Stand September 2013

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

-Entwurf-

Auftraggeber:

Kreis Mettmann
-Der Landrat-

Kämmerei, ÖPNV
Düsseldorfer Straße 26
40822 Mettmann

Federführung:

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
Tel.: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
Mail: info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

in Kooperation mit:

plan:mobil
Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561 - 7 08 41 02
Fax 0561 - 7 08 41 04
Mail: info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de

Ingenieurbüro Helmert
Malmedyerstraße 30
52066 Aachen
Tel.: 0241 – 9019470
Fax: 0241 – 9019471
mail:info@software-kontor.de

Kassel, 12. September 2013

Inhalt:

1 Rahmenvorgaben....1

1.1 Gesetzliche Grundlagen....1

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007....1

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)....2

1.1.3 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)....2

1.1.4 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)....7

1.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) 8

1.2 Übergeordnete Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung....10

1.2.1 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf....10

1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG) und Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan....13

1.2.3 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan....14

1.2.4 VRR-Nahverkehrsplan Schiene....16

2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV....19

2.1 Anforderungen an die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes – Definition von Bedienungsstandards –....19

2.1.1 Grundsätze....19

2.1.2 Bedienungsstandards....22

2.1.3 Gebietskategorien....23

2.1.4 Erschließungsqualität....27

2.1.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität....28

2.2 Anforderungen an die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards –....36

2.2.1 Grundsätze....36

2.2.2 Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr"....37

3 Bestandsaufnahme Raumstruktur....74

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen....74

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur....75

3.2.1 Einwohnerentwicklung 75
3.2.2 Demografische Entwicklung 78
3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 79
3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen 83
3.5 Versorgung und Freizeit 86
3.5.1 Einzelhandel 86
3.5.2 Krankenhäuser und Kliniken 88
3.5.3 Freizeit und Tourismus 89
3.6 Pkw-Dichte im Kreis Mettmann 90
4 Bestandsaufnahme ÖPNV 91
4.1 Organisationsstruktur 91
4.1.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft 91
4.1.2 Verkehrsunternehmen 92
4.2 Schienenpersonennahverkehr 94
4.3 Straßengebundener ÖPNV 96
4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen 96
4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben) 98
4.3.3 Bedienungsangebot 99
4.3.4 Verknüpfungspunkte 100
4.3.5 Tarif 105
4.4 Mobilität im Kreis Mettmann 106
4.4.1 Aufbau des Verkehrsmodells für den Kreis Mettmann 106
4.4.2 Verkehrsaufkommen IV und ÖV 106
4.4.3 Verkehrsaufkommen im ÖV 107
4.5 Fahrgast-Nachfrage 113
4.5.1 Streckennachfrage 113
4.5.2 Haltestellenbezogene Nachfrage 113
4.6 Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004 - Bilanz der Umsetzung – 116
4.6.1 Zielerfüllung der Umsetzung des NVP 2004 116
4.6.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2004 123
4.7 Anregungen der kreisangehörigen Städte 125

5 Stärken-Schwächen-Analyse 126
5.1 Erschließungsqualität 126
5.2 Bedienungsqualität 134
5.2.1 Anbindung an zentrale Orte 134
5.2.2 Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende 140
5.2.3 Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr 143
5.2.4 Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung 147
5.3 Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV 149
5.3.1 Reisezeitverhältnisse ÖV/IV für ausgewählte Relationen 149
5.3.2 Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten 150
5.3.3 Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale 152
5.4 Systemtransparenz 153
5.5 ÖPNV-Infrastruktur 155
5.5.1 Fahrzeuginfrastruktur 155
5.5.2 Haltestelleninfrastruktur 155
5.5.3 Bewertung der Barrierefreiheit 169
5.6 Service 173
5.6.1 Vertriebstellen 173
5.6.2 Fahrgastinformation 174
5.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern – Park-and-Ride und Bike-and-Ride – 175
5.8 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann 178
6 Prognose der Verkehrsentwicklung 186
6.1 Prognose-Grundlagen 186
6.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen 187
6.2.1 Bevölkerungsentwicklung 187
6.2.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte 190
6.2.3 Beschäftigtenentwicklung 191
6.2.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus 191
6.3 Prognose-Null-Fall 2018 193
6.3.1 Infrastrukturmaßnahmen IV und ÖV 193
6.3.2 „Prognose-Null-Fall“ 194

6.4 Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität 198
6.5 Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV 198
7 Entwicklungskonzept ÖPNV 201
7.1 Allgemeine Rahmenziele 201
7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV" im Kreis Mettmann 202
7.2.1 Grundsätze 202
7.2.2 Leitziel und Leitsätze 207
7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV 210
7.3.1 Grundsätze 210
7.3.2 Strukturieren der Handlungsfelder 211
7.3.3 Handlungsfeld I „Netz und Fahrplanangebot 212
7.3.4 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur" 294
7.3.5 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing" 317
7.3.6 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service" 320
7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts 321
7.4.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot" 321
7.4.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot" 322
7.4.3 Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge 322
7.4.4 Verkehrliche Wirkung 324
7.5 Anregungen an den VRR 326
8 Finanzierung des ÖPNV im Kreis Mettmann 327
8.1 VRR-Finanzierungsstruktur 327
8.2 Vereinbarungen des Kreises Mettmann mit den Verkehrs-unternehmen (Betrauung) 329
8.3 Festlegung der Verkehrsbedienung 330

Tabellen

1 Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 3

2 Terminübersicht 4

3 Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag 6

4 Gebietskategorien für Bedienungsstandards 24

5 Standards „Erschließungsqualität" - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 28

6 Standards „Erschließungswirkung" 28

7 Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster 29

8 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum" – HVZ/ NVZ/ SVZ 32

9 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt" – HVZ/ NVZ/ SVZ 33

10 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte" – HVZ/ NVZ/ SVZ 33

11 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann" – HVZ/ NVZ/ SVZ 34

12 Standards „Reisezeit" – Richtwerte für die Erreichbarkeit 35

13 Standard „Anschlussqualität" – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten 35

14 Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote 47

15 Ausstattungsstandards im Busverkehr 56

16 Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie 64

17 Ergänzende Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen aus Sicht des Kreises Mettmann 67

18 Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Mettmann 74

19 Einwohnerdichten im Kreis Mettmann 75

20 Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2010 76

21 Altersstruktur und Bevölkerung 77

22 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Mettmann 78

23 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Kreis Mettmann (Stand: 2010) 79

24 Pendlerverhalten im Kreis Mettmann (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stand: 2010) 81

25 Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 1.000 Pendlerbewegungen) 82

26 Schulen im Kreis Mettmann 83

27 Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler) 84

28 Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Mettmann (> 10.000 qm Verkaufsfläche) 87

29 Kliniken und Krankenhausstandorte im Kreis Mettmann und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten) 88

30 Pkw-Dichte Kreis Mettmann 90

31 Verkehrsunternehmen im Kreis Mettmann mit Linienzuordnung 92

32 Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Mettmann (Bestand Februar 2011) 95

33 Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen 96

34 Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann 98

35 Personenfahrten im ÖV und IV gegliedert nach Binnenverkehr im Kreis und kreisgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell; Stand 2011)..... 107

36 Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen; dargestellt sind die Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV über beide Richtungen) 108

37 Modal-Split-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten (Anteil ÖV/(ÖV+IV)) – Analyse 2011 109

38 ÖV-Verflechtungen zwischen den Städten (Verkehrsmodell) 111

39 Räumliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage (Verflechtungen) (Verkehrsmodell) 112

40 SPNV-Nachfrage an den S-Bahn-Haltepunkten im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell) 114

41 ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell) 115

42 Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz 117

43 Angebotsmaßnahmen im Bereich „Straßenbahn" und deren Umsetzungsbilanz 117

44 Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus" und deren Umsetzungsbilanz 118

45 Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen außerhalb des NVP 2004 nach Jahren 123

46 Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf 128

47 Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren 135
48 Defizite in der Anbindung verschiedener Stadtbereiche an die Kernstadt 139
49 Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt Mettmann 140
50 Bereiche mit Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 20 km/h 150
51 Service- und Vertriebsstellen im Kreis Mettmann 173
52 Bevölkerungsprognose für den Kreis Mettmann 188
53 Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Mettmann, Entwicklungen 2011 – 2018 189
54 Entwicklung der Verkehrsnachfrage 2011-2018 195
55 Modal Split nach Verkehrsaufgabe 195
56 ÖV-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten – Prognose 2018 196
57 Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen 204
58 Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55 212
59 Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754 213
60 Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie 214
61 Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr 216
62 Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771 218
63 Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus 219
64 Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen 221
65 Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann 222
66 Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden 223
67 Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden - Düsseldorf 224
68 Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen 226
69 Maßnahme (nachrichtlich): Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath 226
70 Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark 227
71 Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus 228

72 Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S 230

73 Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME) 231

74 Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg („Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP) 231

75 Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44 232

76 Planungsprojekt: Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28 ... 235

77 Planungsprojekt: Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System 236

78 Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl 238

79 Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Erkrath 240

80 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße) 241

81 Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734 242

82 Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte SB50 und 786 in Haan 244

83 Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost 245

84 Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan 248

85 Prüfauftrag: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW (Entwicklungsgebiet) 249

86 Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet) 250

87 Prüfauftrag: Überplanung Linie 772 252

88 Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV 255

89 Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen 257

90 Prüfauftrag: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel 258

91 Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt Nord 260

92 Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden 261

93 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße 263

94 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert) ... 264
95 Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr ... 265
96 Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie zur Gesamtschule ... 266
97 Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle ... 268
98 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße ... 269
99 Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn ... 272
100 Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R. ... 273
101 Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15 ... 274
102 Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert ... 277
103 Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg ... 278
104 nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert ... 280
105 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel ... 281
106 Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im "Planetenviertel" ... 282
107 Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal ... 283
108 Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte ⇨ Generieren von Einsparungen ... 284
109 Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg ... 285
110 Prüfauftrag: Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr ... 287
111 Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath ... 290
112 Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten ... 293
113 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation ... 294
114 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ... 294
115 Maßnahme: Ausbau von Haltestellen ... 295
116 Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen ... 295
117 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation ... 296
118 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ... 296

119 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 297
120 nachrichtliche Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation 297
121 Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen 298
122 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation 299
123 Maßnahme: Ausbau von Haltestellen 299
124 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation 300
125 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 300
126 Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen 301
127 Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation 301
128 Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation 302
129 nachrichtlich: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation 303
130 Maßnahme: Ausbau von Haltestellen 303
131 Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte 304
132 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 305
133 Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel 306
134 Maßnahme und Prüfauftrag: Einrichten von Bike-and-Ride-Anlagen 306
135 Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost 307
136 Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert 308
137 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 309
138 Maßnahme: Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen 309
139 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 310
140 Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation 311
141 Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV 312
142 Maßnahme: Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen 313
143 Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr 313
144 Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation 317
145 Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien 318
146 Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation 318
147 Maßnahme: Mobilitätsmanagement 319
148 Prüfauftrag: Ausbau des Car-und Bike-Sharing-Angebotes 320
149 mögliche Prüfaufträge 320
150 Linienübersicht (Entwicklungskonzept) 331

Abbildungen

1 Verfahrensregelung in der Anwendung der Bedienungsstandards 21

2 Schematische Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards" 30

3 Anteil ÖV/(ÖV+IV) des gesamten motorisierten Verkehrs in den Städten des Kreises (Verkehrsmodell) 110

4 Verknüpfungshaltestelle Erkrath S mit Bike-and-Ride-Anlage 156

5 Innenstadthaltestelle Erkrath, Hochdahler Markt 156

6 Innenstadthaltestelle Haan, Markt 157

7 Bushaltestelle Haan, Gruiten S 157

8 Innenstadthaltestellen in Heiligenhaus (links: Haltestelle Rathaus, rechts: Haltestelle In der Blume/Stadtmitte) 158

9 Verknüpfungshaltestelle Hilden S mit DFI-Anzeige 159

10 Verknüpfungshaltestelle Hilden Süd 159

11 Innenstadthaltestelle Hilden, Gabelung 160

12 Verknüpfungshaltestelle Langenfeld (Rhld.) S 160

13 Innenstadthaltestellen Langenfeld Rathaus und Langenfeld Marktplatz 161

14 Verknüpfungspunkt Mettmann-Stadtwald 162

15 SPNV-Zugangsstelle Mettmann Zentrum 162

16 Innenstadthaltestelle „Mettmann-Zentrum" 163

17 Innenstadthaltestelle „Mettmann, Jubiläumsplatz" 163

18 Innenstadthaltestelle Monheim Busbahnhof 164

19 Abfahrtspositionen Straßenbahn und Bus Verknüpfungspunkt „Ratingen-Mitte" 165

20 Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Ost 165

21 Zentrale Innenstadthaltestellen Stadt Velbert (links: Haltestelle Postamt, rechts: Haltestelle Schloßstraße) 166

22 Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof" 167

23 Haltestelle Wülfrath Stadtmitte (links: Haltepositionen 3 und 4; rechts Haltepositionen 1 und 2) 168

24 Beispiel für eine barrierefrei ausgebaute Fahrbahnrandhaltestelle (Stadt Velbert, Haltestelle Neviges Stadthalle) 170

25 Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Stadt Ratingen, Ratingen-Mitte; rechts: Stadt Ratingen, Grabenstraße) 171

26 Beispiel für eine nicht barrierefreie Haltestelle im Kreis Mettmann (Stadt Velbert, Haltestelle Christuskirche) 171

27 Mobilitätskette im ÖPNV bzw. SPNV 208

Karten

1 Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien 74

2 Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen) 82

3 ÖPNV-relevante Ziele (Karten 3.a – 3.j) 89

4 Linienplan Bestand (Karten 4.a – 4.j) 99

5 Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV 113

6 Haltestellenbelastung – Ein- und Aussteiger an Haltestellen 115

7 ÖPNV-Erschließung (Karten 7.a – 7.j) 133

8 Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus und Bahn (Verkehrsmodell) ... 152

9 Mängel und Defizite im ÖPNV 185

10 ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 (Karten 10.a – 10.j) 190

11 Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV Prognose-Null-Fall 2018 (Verkehrsmodell) 195

Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AST	Anrufsammeltaxi
AT	Aufgabenträger
AU	Abgasuntersuchung
BB	Bürgerbus
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
BSM	Bahnen der Stadt Monheim a.R.
BVR	Busverkehr Rheinland
CSS	„Customer Satisfaction Surveys“ (Umfrage zur Kundenzufriedenheit)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	“Direct Performance Measures” / direkte Leistungsmessung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EKZ	Einkaufszentrum
EVAG	Essener Verkehrs-AG
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FASW	Freie Aktive Schulen Wülfrath
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FHDW	Fachhochschule der Wirtschaft
FPW	Fahrplanwechsel
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HU	Hauptuntersuchung
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVPG NRW	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

IV	Individualverkehr
k. A.	keine Angabe
KrO NRW	Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
KWS	Kraftverkehr Wupper-Sieg
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
ME	Mettmann
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo.-Fr.	Montag bis Freitag
MOF 2	Modernisierungsoffensive 2 der Deutschen Bahn für Bahnhöfe in NRW
MSS	„Mystery Shopping Surveys" / Testkundenverfahren
MVG	Mülheimer VerkehrsGesellschaft
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NE	NachtExpress
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) *(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)*
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr *(siehe Definition „ÖPNV")*
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBG	Rheinbahn AG
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
Sa.	Samstag
SB	SchnellBus
So./Fei.	Sonn- und Feiertage

SP	Sicherheitsprüfung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWS	Stadtwerke Solingen
TB	TaxiBus
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
VGH	Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
VGV	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VU	Verkehrsunternehmen
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten
WSW	Wuppertaler Stadtwerke
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zweckverband

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Verbundbeförderungsfälle (Personenfahrten, ÖV-Fahrten)

- Bei der Ermittlung der „Verbundbeförderungsfälle" wird die gesamte Fahrt inkl. aller Umsteigevorgänge zwischen Linien bzw. verbundzugehörigen Unternehmen als eine Fahrt betrachtet (ein Fahrgast, ein Beförderungsfall).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- öffentlicher Personennahverkehr (Bus/ Straßenbahn/ Stadtbahn); *synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP für den Kreis Mettmann*

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

- straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr *(siehe Definition „ÖPNV")*

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Binnenverkehr

- Unter Binnenverkehr versteht man die Verkehrsvorgänge (Fahrten/ Wege) innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Kreisbinnenverkehr: Kreisgebiet Kreis Mettmann, Stadtbinnenverkehr: innerhalb der einzelnen Stadtgebiete)

Quell-/Zielverkehr

- Unter Quell- bzw. Zielverkehr versteht man den Verkehr, der innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Kreisgebiet Kreis Mettmann) beginnt und über die Verkehrszelle hinausführt (Quellverkehr), bzw. in die Zelle hineinführt und hier endet (Zielverkehr).

Erschließungsqualität

- Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche.

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Betriebszeitraum und Taktfolge).

Verbindungsqualität

- Die Verbindungsqualität beschreibt die Attraktivität der Reisezeit inkl. Zu- und Abwege im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel.

Angebotsqualität

- Die Angebotsqualität ist das Maß für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Sie setzt sich zusammen aus der Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität, der Verbindungsqualität sowie der Umsteigehäufigkeit.

Nutzkilometer

- Abrechnungsrelevante und im Fahrplan dargestellte Buskilometer.

„stufenfrei"

- Geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig.

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Bisherige Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesse

Der Kreistag des Kreises Mettmann hatte im März 2010 beschlossen, mit gutachterlicher Unterstützung verwaltungsseitig mit der Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplanes zu beginnen. Nach erfolgter Gutachterauswahl wurde mit den Arbeiten an der Fortschreibung des NVP im Oktober 2010 begonnen.

Besondere Bedeutung wurde seitens des Kreises Mettmann von Beginn an der umfangreichen, transparenten Beteiligung und Abstimmung mit den verschiedenen Akteuren des Verfahrens (insbesondere den kreisangehörigen Städten und Verkehrsunternehmen) beigemessen.

Der Fortschreibungsprozess wurde zunächst von einer „Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan (AG NVP)" begleitet, die auf Initiative des Kreises Mettmann durch Fachvertreterinnen und -vertreter der kreisangehörigen Städte, sowie durch die im Kreisgebiet agierenden Verkehrsunternehmen gebildet wurde. Im weiteren Verfahren wurden die AG-Sitzungen durch „Regionalkonferenzen" mit kleinräumigerem Bezug ergänzt. In den Regionalkonferenzen waren neben den Vertretern des Kreises die jeweils räumlich zugehörigen kreisangehörigen Städte, sowie die bedienenden Verkehrsunternehmen vertreten. Der als Fachausschuss zuständige Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs des Kreises Mettmann (ÖPNV-Ausschuss) wurde verwaltungsseitig regelmäßig und intensiv über die aktuellen und weiteren Verfahrensschritte und Arbeitsstände informiert. Darüber hinaus erfolgten verschiedene Beschlussfassungen zu diversen Thematiken.

Um den Vorgaben des Aufgabenträgers hinsichtlich einer engen Abstimmung mit den beteiligten Akteuren gerecht zu werden, wurden zu Beginn der NVP-Bearbeitung gutachterlicherseits Fragebögen an die kreisangehörigen Städte und die im Untersuchungsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen versandt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten, der Übermittlung von Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter und den Aufgabenträger, sowie der Weitergabe von Unterlagen mit verkehrsplanerischer Relevanz. Die erhobenen Daten und Informationen wurden für die Erstellung des NVP erfasst, ausgewertet und für die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes verwendet.

Im April 2011 fand die zweite Sitzung der den Prozess begleitenden AG NVP statt. In dieser Sitzung wurden die Bedienungsstandards im Entwurf vorgestellt. Zudem wurden die Ergebnisse der Befragungsaktion, sowie bereits erste Ergebnisse der Angebotsanalyse vorgestellt. Die Ergebnisse aus der Sitzung wurden anschließend in den Entwurf der Bedienungsstandards eingearbeitet. Um dem bereits in diesem Planungsstadium hohen Abstimmungs- und Informationsbedarf bei den Beteiligten Rechnung zu tragen, wurden im Juni 2011 „Stadtgespräche" mit den Fachvertretern der einzelnen Städte geführt. Hier wurden die Einzelheiten zu den Bedienungsstandards unter Berücksichtigung der Raumstruktur und bestehenden Verkehrsverflechtungen erläutert und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Der ÖPNV-Ausschuss des Kreises Mettmann stimmte in seiner Septembersitzung 2011 erarbeiteten Bedienungsstandards und ermöglichte damit die notwendige, weitere Konkretisierung des Arbeitsprozesses.

Im November 2011 fand eine weitere Sitzung der „AG NVP" statt. Schwerpunkt dieser Sitzung war die Entwicklung spezifischer Qualitätsstandards für den Kreis Mettmann. Darüber hinaus wurde eine erste Grobstruktur des Entwicklungskonzeptes vorgestellt.

In Regionalkonferenzen (1. Runde) mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen wurde die Struktur des Entwicklungskonzeptes weiter konkretisiert. Es wurden lokale Gegebenheiten diskutiert und es sind erste Planungsüberlegungen in den einzelnen Städten mit eingeflossen.

In einem umfangreichen Abstimmungsprozess zwischen dem IV. Quartal 2011 und dem II. Quartal 2012 wurden auf der Grundlage der von einer Arbeitsgruppe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erarbeiteten „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr" Qualitätsstandards für den Kreis Mettmann entwickelt. Die VRR-weit empfohlenen Qualitätsstandards wurden hierbei für den NVP des Kreises punktuell präzisiert bzw. auch ergänzt.

Der ÖPNV-Ausschuss des Kreises hat diese Qualitätsstandards als Grundlage für den weiteren Erarbeitungsprozess in seiner Sitzung am 10.05.2012 beschlossen.

Ein Meilenstein im Verfahren war im I. Quartal 2013 die aufwändige und individuelle Abstimmung der bisherigen Arbeitsergebnisse mit allen Beteiligten in Form eines Zwischenberichts.

Die auf Grundlage der Analyse sowie der Ergebnisse der ersten Regionalkonferenzen entwickelten Planungsansätze wurden im Rahmen von weiteren Regionalkonferenzen im Februar 2013 gemeinsam mit dem Kreis Mettmann, den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen erörtert. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden am 10. Juni 2013 dem ÖPNV-Ausschuss vorgestellt. Im Nachgang zu dieser Sitzung erhielten die Städte und Verkehrsunternehmen erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den vorgesehenen Planungsansätzen. Die Nachbar-Aufgabenträger wurden in einem Informationsgespräch am 08.07.2013 in den Prozess einbezogen.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises. Darüber hinaus stand der Gutachter in verschiedenen Sitzungen des ÖPNV-Ausschuss mit Vorträgen und Informationen zur Verfügung.

Den verschiedenen Fahrgast- und Behindertenverbänden wird im Oktober 2013 die besondere Gelegenheit angeboten, sich im Rahmen des weiteren Aufstellungsverfahrens über den nunmehr vorliegenden Entwurf des NVP des Kreises Mettmann unter gutachterlicher Beteiligung zu informieren.

Nach dem Beschluss des Kreistages des Kreises Mettmann am 15. Oktober 2013 setzt sich das Aufstellungsverfahren gem. § 9 ÖPNVG NRW (vgl. Kapitel 1.1.3) fort.

Tabelle 1: Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

	Beteiligte	**Inhalt**
Arbeitsgruppe NVP	Kreis Mettmann, kreisangehörige Städte, Verkehrsunternehmen, Gutachter	Abstimmung der kreisweiten Inhalte des NVP
Regionalkonferenzen	Kreis Mettmann, kreisangehörige Städte (Teilraum), Verkehrs-unternehmen (Teilraum), Gutachter	Abstimmung der teilraumbezogenen Inhalte und Ergebnisse
Weitere Abstimmungs-gespräche	Regelmäßige Arbeits-/ Abstimmungsgespräche mit dem Kreis Mettmann, Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Beteiligung der Städte Nachbar-Aufgabenträger	Themenspezifische Abstimmung nach Bedarf
Politische Gremien	ÖPNV-Ausschuss, Kreisauschuss, Kreistag	Information, Abstimmung / Kenntnisnahme / Beschlussfassung
Beteiligungsverfahren	Kreis Mettmann (weitere Fachbereiche), kreisangehörige Städte, Interessensverbände (Fahrgastverbände, Behindertenvertreter), Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, VRR, VRS, weitere Beteiligte	Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Planinhalten

Tabelle 2: Terminübersicht

Datum	Termin
02.11.2010	Auftaktgespräch mit Kreis
23.11.2011	Auftaktveranstaltung (Städte und VU)
29.11.2010	ÖPNV-Ausschuss
14.02.2011	ÖPNV-Ausschuss
28.03.2011	Informationsgespräch mit VU
12.04.2011	AG NVP
06.06.2011	ÖPNV-Ausschuss
07.06.2011	Informationsgespräch Stadt Heiligenhaus
09.06.2011	Informationsgespräch Stadt Velbert Stadt Mettmann Stadt Wülfrath
15.06.2011	Informationsgespräch Stadt Erkrath Stadt Monheim am Rhein Stadt Langenfeld (Rhld.)
16.06.2011	Informationsgespräch Stadt Hilden Stadt Haan Rheinbahn
12.07.2011	Informationsgespräch Stadt Ratingen
09.11.2011	AG NVP
24.11.2011	Regionalkonferenz Süd Regionalkonferenz Nord
10.05.2012	ÖPNV-Ausschuss
27.06.2012	Abstimmungsgespräch Kreis
26.11.2012	ÖPNV-Ausschuss
18.02.2013	Regionalkonferenzen Süd
20.02.2013	Regionalkonferenzen Nord
10.06.2013	ÖPNV-Ausschuss
08.07.2013	Informationsgespräch mit Nachbaraufgabenträgern Informationsgespräch mit VU

Arbeitsgrundlage der Bestandsaufnahme (Datengrundlage)

Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Analyse-Bearbeitung zur Fortschreibung des NVP verfügbaren Daten und Informationen.

Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde im NVP im Rahmen der Raumstrukturanalyse und auch der Prognose der Bevölkerungsentwicklung auf Daten von IT.NRW zurückgegriffen. Für die Arbeiten des NVP sind häufig jedoch auch kleinräumigere Strukturdaten hilfreich, z. T. auch notwendig, die IT.NRW nicht vorliegen. Aus diesem Grund wurden zu Beginn des NVP-Prozesses diese Daten in einer umfangreichen Befragung der kreisangehörigen Städte erhoben. Die Ergebnisse dieser Befragung sind in den Städtesteckbriefen hinterlegt, die Ergebnisse können zum Teil leicht von den IT.NRW-Daten abweichen.

Die im NVP hinterlegten Daten weisen infolge der unterschiedlichen Erfassungszyklen teilweise unterschiedliche und zum Teil ältere Arbeitsstände auf. Von einer umfassenden Aktualisierung der Strukturdaten wird nach Abgleich der Veränderungsdaten abgesehen, da sich abzeichnet, dass die Grundaussagen auch zukünftig weiter Bestand haben. Lediglich punktuell zeichnen sich leichte Verschiebungen ab. Datenaktualisierungen, die von den kreisangehörigen Städten im laufenden Prozess nachgereicht wurden, insbesondere zu Schülerzahlen und Infrastruktur-Entwicklungsprojekten, sind im NVP kontinuierlich eingearbeitet und ergänzt worden.

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes (Bestandsaufnahme) wurde im Prozess mehrfach aktualisiert und basiert nunmehr auf Grundlage des Fahrplanstandes November 2012. Die Analyse der ÖPNV-Infrastruktur basiert auf den Erkenntnissen der im Jahr 2011 durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie den zum Arbeitsbeginn zur Verfügung gestellten Unterlagen und Daten. Auch hier wurden punktuell Aktualisierungen, insbesondere im Bereich Planung, durchgeführt.

In Tabelle 3 sind die Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und deren Arbeitsstände tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 3: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag

Arbeitsgrundlage	**Stichtag**
Daten zur Raumstruktur	Datenstand Winter 2010/2011, Aktualisierung der ÖPNV-relevanten Stadtentwicklungsprojekte 02/2012
Prognosegrundlagen	Datenstand 2010/2011; punktuelle Anpassungen/ Aktualisierungen nach Angaben der Städte
Daten der Verkehrsunternehmen	Daten zur Fahrzeug-Infrastruktur, Liniendaten etc. mit Datenstand Winter 2010/2011, einzelne Aktualisierungen
ÖPNV-Angebot	Fahrplanstand November 2012[1]
Verkehrsnachfragedaten	Fahrgasterhebungen BSM 2010 Fahrgasterhebung BVR 2006 (OV-Linien Velbert) Fahrgasterhebung EVAG 2007-2009 Fahrgasterhebung KWS 2009 Fahrgasterhebung MVG 2009 Fahrgasterhebung RBG 2009-2010 Fahrgasterhebung SWS 2008 Fahrgasterhebung VER 2007 Fahrgasterhebung WSW 2009-2010 SPNV: VRR-Erhebung 2010

[1] Es wurden die jeweils gültigen Fahrpläne der Städte zugrunde gelegt und die Änderungen bis Stand November 2012 eingearbeitet.

1 Rahmenvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Kreis Mettmann gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW
- Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
- Satzung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR)
- Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr/ einschließlich Betrauung durch den Kreis Mettmann
- Nahverkehrsplan des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (NVP VRR)

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Entwicklung des EU-Rechtes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10. 2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber".

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger

oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden."

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)[2] beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen*". Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG in der novellierten Fassung beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit (vgl. hierzu Kapitel 1.1.5).

1.1.3 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Allgemein

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW)[3] die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

[2] vgl. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) von 1961, Stand Januar 2013

[3] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 15.03.2013

Das ÖPNVG NRW ersetzt ab 2003 das bisherige Regionalisierungsgesetz NW (RegG NW). Es definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und bestätigt die bestehenden Aufgabenträgerschaften. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören weiterhin die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, um eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung zu gewährleisten. Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) enthalten. 2008 ist das ÖPNVG NRW grundlegend novelliert worden. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgesehen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf drei Kooperationsräume, sowie eine Pauschalierung der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der bisher bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden.

Aufgabenträgerschaft

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Für den Kreisgrenzen überschreitenden Regionalbusverkehr ist der Kreis Mettmann gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar- aufgabenträger zuständig. Der Kreis Mettmann stimmt sich regelmäßig in unterschiedlicher Form sowohl mit den kreisangehörigen Städten als auch mit den Nachbaraufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

Neben den Kreisen können auch mittlere bis große kreisangehörige Städte, wenn diese Eigentümer eines ÖPNV-Unternehmens oder an einem solchem wesentlich beteiligt sind, die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen (§ 4 ÖPNVG NRW). Im Gebiet des Kreises Mettmann erfüllen diese Kriterien die Stadt Monheim am Rhein, mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM), die Stadt Velbert, mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) und die Stadt Hilden mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden mbH (VGH). Gemäß Kreistagsbeschluss zum 1. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann vom 16.03.1998 hat der Kreistag folgenden Beschluss gefasst:

„Die Linienführungen der Ortsbusse können in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann eigenverantwortlich aufgestellt oder erweitert werden. Aufgrund der engen Verzahnung aller ÖPNV-Linien im Zuge der „Differenzierten Bedienung" ist dabei die Abstimmung mit der Kreisverwaltung als Aufgabenträger jedoch in jedem Fall zu

suchen, um die funktionsgerechte Eingliederung der Linien in die übergeordneten Verkehrssysteme von vornherein sicherzustellen."

Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1). Aufgabenträger sind hiermit berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben.

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Gem. § 5 ÖPNVG NRW bilden die Kreise und kreisfreien Städte zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt (§ 5a ÖPNVG NRW). Zum für den Kreis Mettmann maßgeblichen Kooperationsraum, gehören gem. § 5 Abs. 1 lit. a) ÖPNVG NRW die Städte:

- Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal

sowie die Kreise:

- Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel

Aufgrund des gemeinsamen Interesses für ein koordiniertes Nahverkehrsangebot im gesamten Verkehrsraum ist der Kreis Mettmann in den VRR integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine weitgehend einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation. Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV ist gem. § 6 ÖPNVG NRW der VRR.

Nahverkehrsplan

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Kreis Mettmann als Aufgabenträger, zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen NVP aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Dieser dient u. a. dazu, eine tragfähige und entsprechend gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen.

Durch die Novellierungen des ÖPNVG NRW in den Jahren 2008 und 2012 wurden die Anforderungen und Inhalte der NVP gem. § 8 ÖPNVG NRW deutlich erweitert. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Belange mobilitätsbehinderter Menschen und der Barrierefreiheit i. S. des BGG
- Aussagen zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV

- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes, des ÖPNV-Ausbauplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans
- Aussagen zur Investitionsplanung und der zur Finanzierung des ÖPNV

Die Bedeutung des NVP ist damit in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er dient zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Kreises Mettmann und der kreisangehörigen Städte. Darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Kreis Mettmann ist die Bezirksregierung Düsseldorf.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im ÖPNVG NRW ausgewiesener Fördermöglichkeiten (hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Diese werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Der NVP bildet insbesondere aber auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe für den Kreis Mettmann, einen NVP aufzustellen - und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Kreis Mettmann hat am 16.03.1998 seinen 1. Nahverkehrsplan 1998 verabschiedet. Am 28.06.2004 erfolgte die Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplans 2004 des Kreises Mettmann. Im März 2010 hat der Kreistag des Kreises Mettmann die Fortschreibung beschlossen.

Die Aufstellung des NVP erfolgt grundsätzlich „im Benehmen" mit den betroffenen Gebietskörperschaften; bei den kreisangehörigen Städten, die selbst Aufgabenträger sind, ist ein „Einvernehmen" herzustellen. Auch die bedienenden Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des NVP mit. Mit den Nachbaraufgabenträgern ist der NVP abzustimmen.

Investitionsförderung

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung.

Gemäß §12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 120 Mio. Euro).

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

„1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,

2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,

3. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie

4. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde."

Zuwendungsempfänger sind hierbei Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen.

Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o.g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden (z. B. MOF 2). Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

Finanzierung und Betrauung im VRR

Der Kreis Mettmann ist Mitglied im VRR und hat die Ausgestaltung und die Abwicklung der Finanzierung von Leistungen im ÖPNV auf den VRR übertragen. Dies bedeutet, dass der VRR insbesondere die grundsätzliche, beihilferechtliche Zulässigkeit des Finanzierungssystems durch Rahmenvorgaben regelt, und deren Höhe auf Basis der Richtlinie zur Finanzierung des ÖPNV im VRR ermittelt. Die Grundlage der Tätigkeiten ist in den Statuten des VRR festgeschrieben. Demnach trägt der VRR die Finanzierungsbeiträge zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die ÖPNV-Unternehmen betraut sind, unter Verwendung eigener Mittel. Der Kreis Mettmann stellt hinsichtlich der in der Richtlinie zur Finanzierung des ÖPNV im VRR definierten Anforderungen im NVP dar, welche Leistungen notwendig sind, um für die Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV bereitzustellen.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen wird auf der Basis des Verbundetats des VRR vom Kreis Mettmann eine Teilkreisumlage VRR gem. § 56 Abs. 6 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) erhoben.

Es werden hierbei die Leistungen dargestellt, für die die im Bereich des Kreises Mettmann tätigen Verkehrsunternehmen beim VRR gem. der VRR-Finanzierungsrichtlinie Ausgleichzahlungen beantragen können. Durch den NVP wird damit insofern erklärt, welche Leistungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind. Eine Finanzierungszusicherung für diese Leistungen ist hiermit jedoch nicht verbunden. Voraussetzung für die Finanzierung durch den Aufgabenträger ist die Betrauung der Verkehrsunternehmen mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Die im Rahmen der Mitgliedschaft und Einbindung in das Finanzierungssystem des VRR am 19. Dezember 2005 und 18. Juni 2007 dahingehend gefassten Betrau-

ungsbeschlüsse des Kreises Mettmann wurden mit Kreistagsbeschluss vom 08. Oktober 2009 ergänzt bzw. konkretisiert (Vorlage Nr. 20/019/2009). Die das Gebiet des Kreises Mettmann aufgrund von Liniengenehmigungen bedienenden Verkehrsunternehmen wurden längstens bis zum 03.12.2019 mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Sicherstellung des straßengebundenen ÖPNV betraut.

Nach einer Übergangszeit bis Ende 2019, in der die bisherigen Dienstleistungsaufträge (Betrauungen) weiterhin gültig sind, hat eine Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße nach Maßgabe der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erfolgen. Dabei wird den Aufgabenträgern grundsätzlich ein Wahlrecht zwischen Selbsterbringung, Direktvergabe an einen internen Betreiber oder der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens eingeräumt. Weitere Erläuterungen zur Finanzierung des ÖPNV enthält Kap. 8.

1.1.4 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)

Gemäß § 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) [4] gewährt der *Bund „…den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.*"

Im Gesetzestext sind neben den „Förderungsfähigen Vorhaben" (§ 2 Abs. 1 GVFG), die „Voraussetzungen der Förderung" (§ 3 GVFG) sowie „Höhe und Umfang der Förderung" (§ 4 GVFG) geregelt. Eine der Voraussetzungen für den SPNV ist u. a. ein positives Ergebnis der Standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1). Darüber hinaus sind bei der Umsetzung der Vorhaben verschiedene Randbedingungen zu berücksichtigen (z. B. Berücksichtigung der Belange von behinderten Menschen bzw. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Berücksichtigung der Ziele der Raum- und Landesplanung etc.; vgl. § 3 Abs. 1 GVFG).

Seit Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge jährlich Mittel aus dem Bundeshaushalt (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Ab dem 01. Januar 2014 entfällt die verkehrliche Zweckbindung für diese Mittel, sie müssen allerdings auch weiterhin für „investive Zwecke" eingesetzt werden. Sollte es keine Einigung zwischen Bund und Ländern hinsichtlich einer Weiterfinanzierung im Rahmen der „Revisionsklausel" (§ 6 EntflechtG) geben, entfallen die Bundesmittel voraussichtlich ab 2020 vollständig.

[4] Vgl. Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) von 1971; letzte Fassung April 2011

1.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gemäß § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)[5] ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr" zu gewährleisten. Dort heißt es:

- (1) *„Die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen der in § 1 Abs. 2 Sätze 1 und 2 genannten Träger öffentlicher Belange sind entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten*"
  (2) *„Absatz 1 gilt auch für sonstige bauliche oder andere Anlagen im Sinne von § 4 Satz 3.*"

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG NRW wie folgt definiert:

- *„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.*"

Neben dem BGG beinhaltet auch das PBefG in § 8 Abs. 3 Anforderungen an die Inhalte eines NVP hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit:

- *„Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im NVP werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."*

Gem. § 12 Abs. 1 PBefG soll der Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung *„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)"* enthalten. Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem NVP im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG). Bei der Aufstellung des NVP sind die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrsunternehmen diesbezüglich frühzeitig zu beteiligen. Weiterhin sind Behindertenbeauftragte, -beiräte und -verbände sowie Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

[5] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Januar 2004.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen – zunehmende Alterung der Gesellschaft, steigenden Anzahl hochbetagter und/ oder funktional eingeschränkter Menschen – wird die Thematik im Entwicklungskonzept des NVP gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

1.2 Übergeordnete Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV im Kreis Mettmann berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im NVP sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Kreises sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der NVP abzustimmen.

Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung für den Kreis Mettmann orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP).

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im LEP NRW festgeschrieben.

1.2.1 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Kreis Mettmann sind dem Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) zu entnehmen. Der Gebietsentwicklungsplan befindet sich derzeit in der Fortschreibung.

Der bisher geltende GEP 99 mit Stand Mai 2000 (Aktualisierung November 2011) definiert auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogrammes (LEPro) NRW und des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW die regionalen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sowie alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im jeweiligen Planungsgebiet.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) mit Relevanz für den Kreis Mettmann werden die nachfolgend aufgelisteten Zielvorstellungen definiert:

Regionale Verkehrsinfrastruktur

„Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichern"

- „Die bestehende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf ist zu erhalten und […] umweltverträglich auszubauen […]"
- „[…] Verkehrsentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung die dazu beitragen, die Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen."
- „Eine solche umwelt-, siedlungs- und sozialverträgliche Gesamtverkehrskonzeption wird bestimmt durch die Einbindung aller Verkehrsmittel und -träger ent-

sprechend ihrer spezifischen Stärken; umweltschonende Verkehrssysteme mit hoher Leistung und wirtschaftlicher Tragfähigkeit haben dabei Vorrang."

Schienenwege

Ziel 1 „Mobil auf der Schiene – das Eisenbahnnetz erhalten und ausbauen"

- „Das Eisenbahnnetz im Regierungsbezirk Düsseldorf soll leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. […]"

Ziel 4 „Die Schienenwege für den Nah- und Regionalverkehr sichern"

- „Auf den Schienennah- und -regionalverkehrsstrecken soll in Abstimmung mit den sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln ein attraktiver, vertakteter Nahschnellverkehr durchgeführt werden, der eine schnelle Bedienung der Fläche sicherstellt. […]"

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ziel 1 „Den ÖPNV stärken"

- „Die Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungshäufigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zu sichern und zu verbessern, um den Nutzern eine attraktive, umweltschonende und flächensparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. […]"
- Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist eine enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger auch über die Verbundgrenzen hinweg notwendig. „Die Zweckverbände […] sollen ihre Verkehrsnetze untereinander koordinieren, ihre Fahrpläne aufeinander abstimmen und im Übergangsbereich ihre Tarife vereinheitlichen."

Ziel 2 „Die Engpässe und Lücken im S-Bahnnetz beseitigen"

- „Ausweitung der Streckenkapazitäten im Verlauf der S6 Essen - Ratingen - Düsseldorf – Langenfeld (Rhld.) - Leverkusen - Köln zwischen Ratingen-Hösel und Essen-Stadtwald für einen vorgesehenen 10-Minuten-Takt."
- „Einrichtung einer S-Bahnlinie Wuppertal - Haan - Ohligs - Leichlingen - Opladen - Köln (S12), die den hohen Pendlerströmen zwischen den beiden Oberzentren und den an der Strecke liegenden Kommunen gerecht wird; in Solingen, Leverkusen und Köln ist der Bau zusätzlicher Haltepunkte geplant."
  (Anmerkung: umgesetzt mit RB48; eine Umstellung der RB48 hin zu einer S12 wird zurzeit nicht weiterverfolgt)
- „Einrichtung einer S-Bahnlinie S28 Wuppertal - Mettmann - Erkrath - Düsseldorf - Neuss - Kaarst - Schiefbahn - Mönchengladbach-Nordpark/ Viersen - Kaldenkirchen - Venlo, die auf dem Abschnitt Kaarst - Mettmann zunächst als RegioBahn betrieben wird. *(Anmerkung: Ostast mit Planfeststellungsbeschluss seit 2009/ Realisierung bzw. Inbetriebnahme geplant für 2017).*

Verlängerungsmöglichkeiten bestehen nach Osten und Westen. Eine Fortführung über Mettmann hinaus stellt den Anschluss an den Knoten Vohwinkel her und bedeutet ggf. auch eine Reaktivierung der Rheinischen Strecke bis Wichlinghausen. Westlich von Kaarst kann die noch vorhandene Bahntrasse nach Viersen aufgenommen und ein grenzüberschreitender Personennahverkehr bis Venlo angeboten werden. [...]" *(Anmerkung: Reaktivierung der Rheinischen Strecke wird derzeit nicht weiterverfolgt; entlang der vorgenannten Trasse wird derzeit ein Radweg geplant.)*

- „Wiederinbetriebnahme der Strecke Essen - Heiligenhaus - Velbert - Wülfrath - Wuppertal. *[...]" (Anmerkung: PanoramaRadweg Niederbergbahn; mit Fördermitteln realisierter Radweg auf der alten Bahntrasse von Essen-Kettwig; Eröffnung Juli 2011)*

Nachrichtliche Aufnahme der den Kreis Mettmann in Randbereichen tangierenden Maßnahmen:

- „Fortführung der S7 Düsseldorf - Hilden - Solingen auf der bergischen Strecke bis Wuppertal Hbf. Der Anschluss der bergischen Großstädte Solingen und Remscheid an das S-Bahnnetz über Ohligs reduziert die Reisezeiten erheblich und bietet direkte Fahrbeziehungen zum Düsseldorfer Zentrum und zum Flughafen." *(Anmerkung: Änderungen im Rahmen des Ende 2009 umgesetzten S-Bahn-Konzeptes; S7 heute S1)*
- „Weiterführung der Ost-West-S-Bahn (S8) Mönchengladbach - Korschenbroich - Büttgen - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Gruiten - Wuppertal - Schwelm - Gevelsberg - Hagen von Mönchengladbach Hbf. nach Rheydt. […]" *(Anmerkung: nicht umgesetzt)*
- „In Planung und im Bau sind die sich überlappenden S-Bahnstrecken S9 Wuppertal - Langenberg - Essen - Bottrop und S19 Essen - Bottrop - Gladbeck - Marl - Haltern.…"*(umgesetzt)*

Ziel 3 „Das Stadtbahnnetz erweitern"

- „[…] Das im Gebietsentwicklungsplan dargestellte Stadtbahnnetz umfasst folgende Linien bzw. Strecken: […] Düsseldorf Grafenberg – Ratingen Mitte […]"

Ziel 4 „Das Regionalschnellbusnetz aufbauen"

- „Der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr ist durch ein Busliniennetz zu ergänzen, das an den Haltepunkten des Schienenverkehrs mit diesem funktionsgerecht verknüpft wird."
- „Durch Regionalschnellbuslinien anzubinden sind insbesondere die Kommunen und größeren Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind." *(Anmerkung: im Kreis Mettmann sind dies die Städte Heiligenhaus und Monheim am Rhein (und bedingt Wülfrath))*
- „Dem Busverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr Vorrang einräumt werden."

Ziel 5 „Die Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten ausbauen"

- „An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. […]" *(Anmerkung: vgl. Kap. 5.7)*

1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG) und Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (IGVP-G NRW, Anmerkung: zum 31.12.2009 ausgelaufen) regelte die Aufstellung und Fortschreibung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV. Auf Grundlage dieses Gesetzes und unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung wurde im Frühjahr 2006 ein übergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW verabschiedet, der die in der Vergangenheit entwickelten sektoralen Pläne für die einzelnen Verkehrsträger (z. B. ÖPNV-Bedarfsplan NRW, Landesstraßenbedarfsplan NRW) ersetzt. Dieser systemübergreifende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zielt auf eine Vernetzung der Verkehrsträger sowie eine Zusammenführung aller entsprechenden Bedarfspläne zu einem übergreifenden Gesamtverkehrsplan.

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW wurde unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus als offener und öffentlicher Erarbeitungsprozess durchgeführt.

Zu den maßgeblichen Zielen der IGVP gehören:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote mit einem Vorrang der öffentlichen Verkehrsträger,
- Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV und stadtverträgliche Ortsdurchfahrten,
- Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität,
- Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen von Personen und Gütern.

Im Rahmen der IGVP wurden alle Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs sowie die Straßenbauprojekte in einem standardisierten Verfahren bewertet. Die Ergebnisse dieser Bewertung werden in drei Stufen untergliedert:

- Indisponible Maßnahmen

- Maßnahmen der Stufe I (Realisierung bis 2015)
- Maßnahmen der Stufe II (Realisierung nach 2015; ggf. Neubewertung)

Die folgenden Schienenbauvorhaben mit Relevanz für den Kreis Mettmann wurden im Rahmen der Erstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplans des Landes NRW bewertet:

Vorhaben der Stufe 1

Vorhaben der Stufe 1 im Netz der DB AG

- S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel
  - Zunächst Verlängerung der S28 (RegioBahn) nach Wuppertal-Vohwinkel, um die Netzlücke zwischen Mettmann und Wuppertal zu schließen. Längerfristig Verlängerung bis Wuppertal Hbf. Größere Anpassungsmaßnahmen fallen aufgrund der betrieblich-baulichen Zwangsbedingungen im Bereich Wuppertal Hbf. an (Verlängerung der RegioBahn als abschnittsweise Reaktivierung und 2. Gleis für den SPNV (Güterverkehr vorhanden) bzw. Neubau *(Anmerkung: Verlängerung bis Wuppertal-Hbf beschlossen, Umsetzung bis 2017)*
- P+R an einem neuen Haltepunkt Wülfrath-Düssel
- Einschleifen in die S9 (Netzschluss).
- S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wülfrath, Mitte
- S-Bahn-Ausbau von Wülfrath, Mitte nach Düsseldorf, Flughafenbahnhof
- Duisburg Hbf – Düsseldorf Hbf („Ratinger Weststrecke")

Vorhaben der Stufe 2

Vorhaben der Stufe 2 im Netz der DB AG

- Hilden – Leverkusen, Obladen
- Wuppertal, Hbf – Mettmann Stadtwald

Kommunale Vorhaben der Stufe 2

- S-Bahn-Ausbau von Düsseldorf, Flughafen Bf. nach Ratingen, West (Stadtbahn-Verlängerung U80/81)
- S-Bahn-Ausbau von Ratingen, West nach Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center

1.2.3 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNV-Gesetzes wird der bis dato geltende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan durch den ÖPNV-Bedarfsplan abgelöst. Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] *für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes* [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] *einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähi-*

gen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen."[6]

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mil. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat. Die MOF 2 hat eine Laufzeit von 2008 bis zum Jahr 2013. Bis spätestens 2015 soll mit allen Maßnahmen begonnen worden sein.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet dabei diejenigen Maßnahmen, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). In Teil B fließen die Vorhaben ein, *„die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist"*.[7]

Für den Kreis Mettmann sind die folgenden Maßnahmen im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hinterlegt.

Station Teil A
– Maßnahmen der MOF 2 im Kreis Mettmann[8] – (Angaben in T €)

Bahnhof	Maßnahme	Gesamt-wert-umfang (in T €)	LuFV-Mittel (in T €)	ÖPNVG-Mittel (in T €)	Mittel DB Station & Service (in T €)
Erkrath-Hochdahl	barrierefreier Zugang	1.960,4	1.299,6	577,8	83,1
Ratingen Ost[9]	Bahnsteigaufhöhung	1.657,5	1.098,8	488,5	70,2
Ratingen Hösel	Bahnsteigaufhöhung und Erneuerung der Bahnsteigausstattung	1.800,0	k. A.	k. A.	k. A.

<u>Anmerkung:</u> Der VRR hat die Möglichkeit erhalten, zu den bereits gemeldeten Bahnhofsmaßnahmen auch die Station Haan Gruiten für das seitens des Verkehrsministeriums vorgesehene Priorisierungsverfahren als Nachrückermaßnahme in die MOF 2 zu melden.

6 Vgl. Bekanntmachung des Ministeriums für Bauen und Verkehr – II B 2-20-15/7 (12.06.2008)

7 Vgl. Bekanntmachung des Ministeriums für Bauen und Verkehr – II B 2-20-15/7 (12.06.2008)

8 VRR Nahverkehrsplan Schiene 2009; MOF 2 „Maßnahmen der Modernisierungsoffensive"

9 Umsetzung 2012 erfolgt

1.2.4 VRR-Nahverkehrsplan Schiene

Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV im Kreis Mettmann ist der VRR. Dieser ist auch für die Aufstellung des SPNV-NVP verantwortlich, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV im Verbundgebiet vorgibt und der bei der Erstellung des NVP des Kreises Mettmann zu beachten ist.

Die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) vom 19.06.2007 und die infolgedessen umfangreichen -sowohl politisch als auch organisatorisch- strukturellen Änderungen, des Weiteren die grundlegend geänderten Mobilitätsanforderungen der Fahrgäste im SPNV, machten eine Neuaufstellung des NVP über den Schienenpersonennahverkehr im Verbundraum erforderlich.

Für den Kreis Mettmann sieht der VRR NVP Schiene die folgenden, unter wirtschaftlichem Aspekt realisierbaren, Änderungen im Angebot vor:

- Modernisierung der SPNV-Haltepunkte Erkrath Hochdahl und Ratingen Ost (MOF 2),
- betriebliche Überplanung S6 (morgendliche Verstärker zw. Ratingen Ost und Düsseldorf)
- Einsatz neuer Fahrzeuge des Typs ET 422 auf der S8
- Verlängerung S28 (RegioBahn) von Mettmann nach Wuppertal

Nachrichtlich: Ratinger Weststrecke

Darüber hinaus hat der VRR eine Studie über die betriebliche Machbarkeit der Ratinger Weststrecke unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen (zunehmender Güterverkehr, geändertes Fahrplankonzept bei der S-Bahn im Bereich Düsseldorf) in Auftrag gegeben.

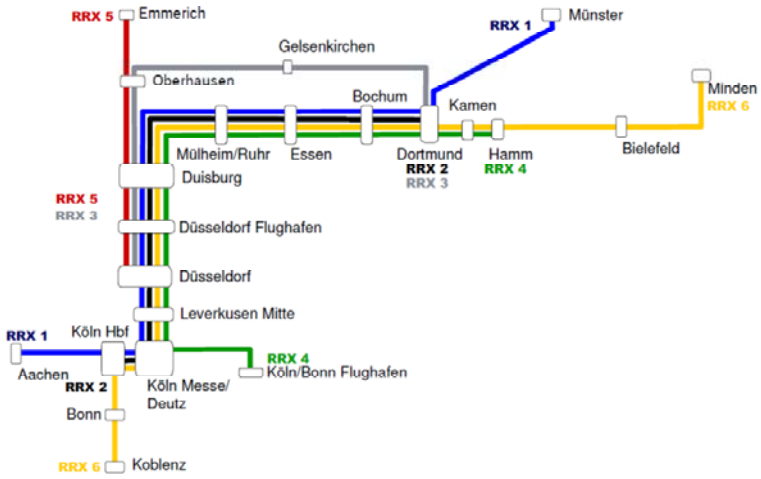
Der Kreis Mettmann und die betroffenen Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen unterstützten weiterhin nachdrücklich das Vorhaben. In einem gemeinsamen Schreiben wurde der Verkehrsminister NRW gebeten, mit Nachdruck die Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV zu schaffen und die Maßnahme auch im Landesinteresse an geeigneter Stelle zu unterstützen.

Nachrichtlich: Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist als Premiumprodukt des schnellen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gedacht, bei dem überregionale Belange im Vordergrund stehen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h soll der RRX Fahrzeiten vergleichbar mit denen im Fernverkehr erreichen und die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet besser miteinander verbinden. Kerngedanke des RRX ist, dass die Rhein-Ruhr Region dringend eine verbesserte Schieneninfrastruktur auf der heute schon hoch belasteten Hauptachse zwischen Köln und Dortmund benötigt.

Das RRX-Liniennetz stellt sich wie folgt dar:

Linienübersicht RRX



Im Sommer 2012 hatte die Stadt Langenfeld (Rhld.) angesichts des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den RRX im Abschnitt zwischen Leverkusen und Langenfeld (Rhld.) gefordert, den Haltepunkt Langenfeld (Rhld.) zum Haltepunkt für den Rhein-Ruhr-Express auszubauen. In der Stellungnahme des Kreises Mettmann gegenüber der Bezirksregierung wurde die Forderung der Stadt Langenfeld (Rhld.) unterstützt, den Haltepunkt Langenfeld (Rhld.) zum RRX-Haltepunkt auszubauen.

Schon bei der Erarbeitung der „Bundesstudie“ im Jahr 2006 wurden die maßgeblichen Systemhalte für den RRX festgelegt, wobei zwischen der Hauptstrecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Dortmund und den Außenstrecken nach Aachen, Koblenz, Emmerich und Minden unterschieden wurde. Auf der Hauptstrecke wurden die Halte des SPFV als nicht disponibel betrachtet. Bei denjenigen Bahnhöfen auf der RRX-Hauptstrecke, die vom RegionalExpress, nicht aber vom SPFV bedient werden, waren die Vorteile für die Ein- und Aussteiger des RRX mit den Nachteilen für die durchfahrenden Fahrgäste durch entsprechende Fahrzeitverlängerungen abzuwägen. Ergebnishalber fand in der Ende 2006 abgeschlossenen Bundesstudie ein RRX-Systemhalt in Langenfeld (Rhld.) keine Berücksichtigung.

Das Land NRW hatte mehrfach darauf verwiesen, „dass es sich beim RRX um ein Schienenprojekt des Bundesverkehrswegeplans handelt. Für Planung und Realisierung trägt daher der Bund die Verantwortung. Das Land begleitet lediglich den Planungsprozess der Hauptachse des RRX und trägt die Kosten für den Umbau der Stationen an den RRX-Außenästen“. Ein durch den Bund beauftragter Gutachter machte bereits in einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Landes im März 2007 deutlich, „dass durch die Aufnahme weiterer Halte in das RRX-Konzept das Projekt als Ganzes gefährdet würde“.

Angesichts dessen und bestehender, vertraglicher Vereinbarungen zwischen Bund, Land und DB AG positionieren sich die Projektpartner seitdem unisono gegen die Einrichtung zusätzlicher RRX-Haltepunkte.

Da der Kreis Mettmann Angebotsverbesserungen im SPNV grundsätzlich positiv gegenüber steht, wurde der VRR als zuständiger Aufgabenträger über die laufende Diskussion und die aus verschiedenen Richtungen vorgebrachten Argumente informiert und um eine fachliche Bewertung des Vorhabens gebeten.

Der VRR schließt sich in seiner fachlichen Einschätzung den Positionen des Bundes, des Landes NRW und der DB AG hinsichtlich der Schaffung zusätzlicher RRX-Systemhalte an. Er macht darauf aufmerksam, dass die in der Bundesstudie enthaltenen Festlegungen und dort hinterlegten RRX-Systemhalte die Grundlage für das erforderliche positive Kosten-Nutzen-Verhältnis als Voraussetzung für die Finanzierungszusagen des Bundes bilden. Insofern erhöhen von der Bundesstudie abweichende Planungen nach Auffassung des Landes und des VRR die latente Gefahr, dass sich der Bund von seiner Finanzierungszusage zurückzieht. Aufgrund dessen hält es der VRR für außerordentlich wichtig, das Projekt in der zwischen dem Bund, dem Land NRW und der DB AG abgestimmten Form zu unterstützen und umzusetzen, um den RRX in seiner Gesamtheit nicht zu gefährden.

2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV

2.1 Anforderungen an die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes – Definition von Bedienungsstandards –

2.1.1 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung.

Die Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan definieren die aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Mettmann mindestens anzustrebenden Basiswerte für die Ausgestaltung des Bedienungsangebotes im ÖPNV. Die Standards dienen sowohl als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems als auch als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Der Kreis Mettmann verfolgt das Ziel, auch vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Mittel für den ÖPNV, ein leistungsfähiges, qualitativ hochwertiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Das ÖPNV-Angebot soll dabei der regionalen Lage des Kreises im Verflechtungsraum zwischen den umliegenden Oberzentren und den bestehenden Verkehrsverflechtungen hinreichend Rechnung tragen.

Der Kreis Mettmann verfolgt dabei eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- **angebotsorientiert** im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechend attraktiver Angebotsgestaltung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen; damit werden die Voraussetzungen für eine umweltorientierte Verkehrsmittelwahl geschaffen,
- **bedarfsorientiert** im Sinne eines Basisstandards, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in den dünner besiedelten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume folgende Zielsetzungen für die Nahverkehrsplanung formuliert:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Fahrgastanforderungen auszurichten und
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist ein Basisstandard zu gewährleisten, der zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden soll.

Die nachfolgend definierten Bedienungsstandards sind in diesem Sinne als „**Basisstandards**" zu verstehen. Die Standards sind für alle im Nahverkehrsraum des Kreises Mettmann in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen maßgebend. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Kreis Mettmann angestrebte ÖPNV-Qualität.

Die Realisierung von „Basisstandards" bedeutet ausdrücklich nicht, dass im gesamten Kreisgebiet das gleiche Bedienungsangebot vorzuhalten ist. Diese Standards dienen vielmehr der Entwicklung eines aufeinander abgestimmten Verkehrsangebotes innerhalb des heterogenen Nahverkehrsraums, welchen die kreisangehörigen Städte mit ihren unterschiedlichen Strukturen bilden.

Der Umgang mit den nachfolgend festgelegten Standards ist für alle Beteiligten verbindlich für die weitere Ausgestaltung des Angebotes. Bei Veränderungen im Bedienungsangebot (z. B. Fahrplanoptimierungen) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards zu prüfen und darzulegen.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP sind entsprechend der nachfolgenden Abbildung 1 mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren. Dies beinhaltet in Einzelfragen vorausgehende Sondierungsgespräche zwischen allen Beteiligten.

Die Standards sind somit verbindliche Grundlage für die Betrauung bzw. Vergabe der Verkehrsleistungen die nicht einer Betrauung unterliegen. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

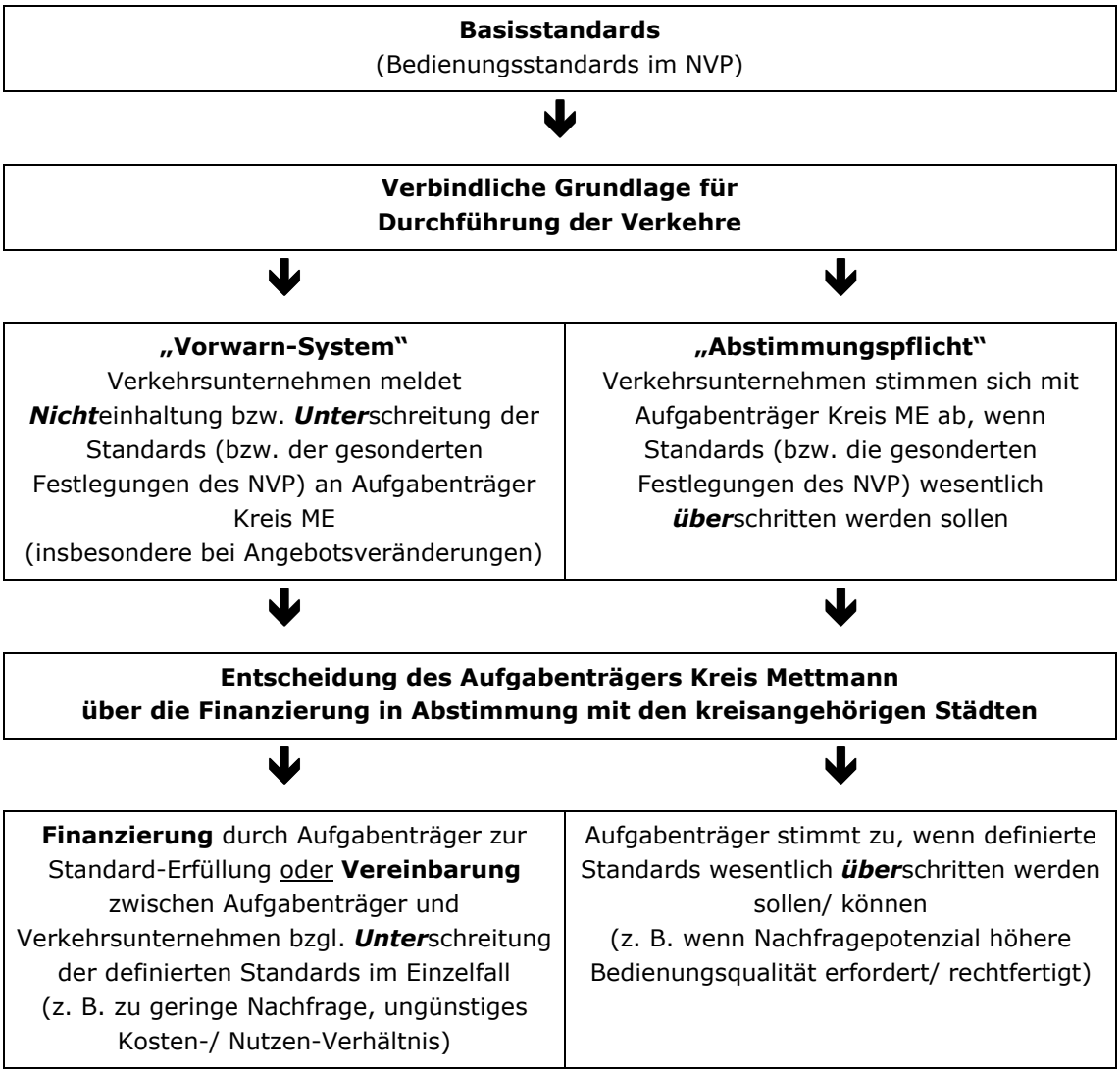


Abbildung 1: Verfahrensregelung in der Anwendung der Bedienungsstandards

Das Abstimmungsverfahren zwischen den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten und dem Kreis Mettmann *(Veranlasser)* wird im Anschluss an die NVP–Bearbeitung in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten konkretisiert.

2.1.2 Bedienungsstandards

Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann nachfolgend beschriebenen Bedienungsstandards entsprechen hinsichtlich der Methodik und der konkret quantifizierten Zielwerte den in der Nahverkehrsplanung üblichen und seit über zehn Jahren entwickelten und bewährten Verfahren.

Als Grundlage für die Entwicklung der Standards dienen neben dem heutigen Bedienungsangebot insbesondere Schriften des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zu dieser Thematik[10]. Des Weiteren fließen Erfahrungswerte aus anderen Städten und Regionen mit in die Standardentwicklung ein, die auf die speziellen Verkehrsbedürfnisse des Kreises Mettmann angepasst wurden.[11]

Die Bedienungsstandards, d. h. die Anforderungen an die Angebotsqualität, werden für

- die **Erschließungsqualität** (Erschließungswirkung in den Siedlungsbereichen auf Basis definierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- die **Bedienungs- und Verbindungsqualität** (Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Haltestellenbedienung/ Umsteigehäufigkeit),
- die **Reisezeit** (Reisezeitverhältnis IV : ÖV) und
- die **Anschlussbildung**

definiert.

Die Betrachtung der Bedienungs- und Verbindungsqualität erfolgt jeweils für die „Orte" (d. h. die Verkehrsquellen) und die Erreichbarkeit der relevanten zentralen Orte (d. h. der Verkehrsziele) aus diesen „Orten". Als „Orte" werden dabei im Kontext mit dem kreisweiten Ansatz der Bedienungsstandards die kommunal definierten Stadtteile bzw. Stadtbezirke betrachtet. Im begründeten Ausnahmefall können in Abstimmung mit der jeweiligen Stadt auch Abweichungen (z. B. Untergliederung eines großen Stadtteils/ Stadtbezirks in mehrere Bereiche) vorgenommen werden.

Es werden folgende Hauptnachfragerelationen als Kategorien zugrunde gelegt:

- Kategorie A: Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum,
- Kategorie B: Anbindung der Orte an die Innenstadt (ggf. gleichstarkes Stadtteilzentrum[12]),

---

[10] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka–Verlag 2001

[11] u. a. Nahverkehrsplan der Stadt Essen; 1. Fortschreibung 2008-2012
Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis; 2. Fortschreibung 2009
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen 2011

[12] „Gleichstarke Stadtteilzentren, z. B.:
Stadt Erkrath: Hochdahl-Zentrum
Stadt Velbert: Langenberg und Neviges
Stadt Ratingen: Lintorf

- Kategorie C: Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte (Verbindungen zwischen den Mittelzentren),
- Kategorie D: Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann[13].

Die für die Bedienungsstandards relevanten Verbindungen im ÖPNV orientieren sich somit in diesem Grundraster konsequent am Zentralen-Orte-Prinzip.

Für die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtbereichen werden für dieses kreisweite System keine Bedienungsstandards definiert. Die Verflechtungen zwischen einzelnen Stadtbereichen sind jeweils sehr unterschiedlich ausgeprägt und von vielen spezifischen Faktoren abhängig, so dass diese Verbindungen bzgl. der Anforderungen auch nicht in einem kreisweiten Ansatz „standardisierbar" sind.

Diese Standards werden im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans von Seiten des Aufgabenträgers als „**Kreisstandards**" verstanden. Sie werden auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert.

2.1.3 Gebietskategorien

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten nicht in allen Bereichen gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, wurden differenzierte Kriterien („Bedienungsstandards") festgelegt, anhand derer die Qualität des ÖPNV im Kreis Mettmann bewertet und die als Standard für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt werden.

Die Festlegung dieser „Bedienungsstandards" erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Kreisgebiet. Die Definition der Gebietskategorien erfolgt auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung sowie der Lage im Stadtgebiet und der Größe der Stadtteile/ Stadtbezirke.

Die Bedienungsstandards beziehen sich somit auf Gebiete (Stadtbereiche) als Quellen der Mobilität. Die Betrachtung zur Anbindung und Erschließung von Zielen, wie Gewerbegebieten, Freizeiteinrichtungen und Einkaufsbereichen, erfolgt spezifisch im Rahmen des Entwicklungskonzeptes.

[13] Hinweis: Bzgl. der Anbindung aus den einzelnen Städten des Kreises an die Kreisstadt bestehen absehbar vergleichsweise geringe Mobilitätsbedürfnisse, die in erster Linie imin Bereich der Behördengänge zu sehen sind. Im NVP werden für diese Verbindungskategorie Bedienungsstandards ausschließlich im Hinblick auf die Funktion als Verwaltungssitz definiert.

Tabelle 4: Gebietskategorien für Bedienungsstandards

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**
benachbarte Oberzentren	• Düsseldorf • Essen • Wuppertal • Duisburg • Köln
benachbarte Mittelzentren	• Hattingen • Solingen • Leverkusen • Mülheim an der Ruhr[14]
Kreisstadt	• Mettmann
Innenstadt / Kernstadtbereiche	• Velbert • Heiligenhaus • Ratingen • Wülfrath • Mettmann • Erkrath o Alt-Erkrath o Hochdahl-Zentrum • Haan Mitte • Hilden • Langenfeld (Rhld.) • Monheim am Rhein
zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	• Velbert o Langenberg o Neviges • Ratingen o Lintorf o West o Ost (Zentrumsnaher Bereich) • Hilden o Nordstadt o Südstadt • Langenfeld (Rhld.) o Richrath

[14] Die Verflechtungen aus dem Kreis Mettmann zum Mittelzentrum Mülheim an der Ruhr sind aufgrund der dominierenden Oberzentren Düsseldorf, Essen und Duisburg vergleichsweise gering ausgeprägt.

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**
	o Immigrath • Monheim am Rhein o Berliner Viertel
Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	• Velbert o Velbert-West o Birth o Neviges-Tönisheide • Ratingen o Breitscheid o Hösel o Tiefenbroich o Homberg • Mettmann o ME-West o Berliner Straße/ Kaldenberg o ME-Süd o Metzkausen • Erkrath o Alt-Erkrath-Süd o Unterfeldhaus o Sandheide • Haan o Haan Ost o Gruiten o Haan West • Hilden o Oststadt o Weststadt • Langenfeld (Rhld.) o Berghausen o Reusrath • Monheim am Rhein o Baumberg Mitte o Sandberg
Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	• Velbert o Velbert-Ost o Flandersbach o Langenhorst o Losenburg o Langenberg-Nierenhof

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk
	• Heiligenhaus o Bereich Isenbügel o Bereich Wassermangel o Bereich Unterilp o Bereich Oberilp o Bereich Hetterscheidt o Bereich Nonnenbruch o Bereich Heide • Ratingen o Eggerscheidt • Wülfrath o Bereich Flandersbach (Stadtteil 1) o Bereich Oberdüssel (Stadtteil 3) o Bereich Fliethe (Stadtteil 5) o Schlupkothen (Stadtteil 7) o Bereich Kiefernweg) (Stadtteil 8) o Bereich Düssel/ Aprath (Stadtteil 9) • Mettmann o GE Seibelstraße / Goldberg o Siedlung Obschwarzbach • Erkrath o Alt-Erkrath-Nord o Trills o Alt-Hochdahl o Millrath West o Millrath Ost o Willbeck o Kempen • Langenfeld (Rhld.) o Wiescheid • Monheim am Rhein o Alt-Baumberg o Berghausener Straße o Österreich Viertel o Zaunswinkel o Musikantenviertel

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk
Stadtbereich < 1.000 EW	• Heiligenhaus o Bereich Hessenbleek • Ratingen o Schwarzbach • Wülfrath o Bereich Kocherscheidt (Stadtteil 2) o Bereich Rohdenhaus (Stadtteil 4)

Anmerkung: Orte oder Ortsteile mit aufkommensstarken Einrichtungen (Gewerbe- und Industriegebiete mit hohen Arbeitsplatzzahlen, ÖPNV-relevante Einkaufsstandorte oder Freizeitzentren) können entsprechend der Bedeutung der Einrichtungen in die nächsthöhere Kategorie hochgestuft werden.

2.1.4 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

Für die Bewertung der Erschließungswirkung werden in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV[15] die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient" gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität bedient wird.[16]

[15] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

[16] gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen; topografische Bedingungen (z. B. starke Steigungen zwischen Wohnquartieren und der nächstgelegenen Haltestelle sowie die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren) sind zu berücksichtigen)

Tabelle 5: Standards „Erschließungsqualität" - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Straßenbahn/ Bus/ TaxiBus/ Bürgerbus/ AST	SPNV/ S-Bahn	Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient" (HVZ & NVZ)
Innenstadt/ Stadtbereiche > 5.000 EW			
zentraler Bereich	300 m	600 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	400 m	600 m	60´-Takt
Stadtbereiche 1.000 bis 5.000 EW			
zentraler Bereich	400 m	800 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	600 m	800 m	60´-Takt
Stadtbereiche < 1.000 EW			
gesamtes Gebiet	600 m	1.000 m	120´-Takt

Soweit Leistungen im Nachtverkehr angeboten werden (Spätverkehre in den Nächten auf Samstage, Sonntage und vor Feiertagen ab 24 Uhr) wird durchgängig ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 Metern zugrunde gelegt.

Es ist sicherzustellen, dass in den Stadtbereichen die nachfolgend definierten Mindestwerte der Erschließungswirkung (erschlossene Einwohner und Arbeitsplätze) auf Basis der definierten Einzugsbereiche) erreicht werden.

Tabelle 6: Standards „Erschließungswirkung"

Gebietskategorie	Erschließungswirkung
Innenstadt/ Kernstadtbereiche	mind. 90%
zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereiche größer 5.000 EW	mind. 85%
alle anderen Stadtbereiche	mind. 80%

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der Bus- und Straßenbahnhaltestellen zugrunde zu legen.

2.1.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Regelmäßigkeit und Betriebszeitfenster von Bedeutung sind. Als Standard für die Verbindungsqualität wird die maximale Umsteigehäufigkeit festgelegt.

2.1.5.1 Verkehrszeiten

Die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe" zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet ist ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn, Ganztagsschulen) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Tabelle 7: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

Verkehrstag	**Verkehrszeit**	**Abk.**	**Betriebszeitfenster**
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 15:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	15:00 – 18:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II	18:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 24:00
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 06:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 19:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	19:30 – 24:00
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 08:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:30 – 24:00

Hinweis: In Regionen ohne ausgeprägten Nachmittagsunterricht ist bereits mittags gegen 13:00 Uhr eine Verkehrsspitze im Schulverkehr zu erwarten, es ist ggf. ein Zusatzangebot im ÖPNV zwischen 13:00 und 15:00 Uhr erforderlich.

Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet und orientiert sich am derzeitigen Angebot. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet. Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss.
Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Frei-

zeitstandorte) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

2.1.5.2 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität"

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit (d. h. Taktfolgen) definiert. Die Bedienungsstandards sind relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.[17] Die Verbindungsqualität definiert sich über die Taktfolge und die maximale Umsteigehäufigkeit.

Zu den schulverkehrsrelevanten Zeiten sind auf verschiedenen Linien Verstärkerfahrten erforderlich. Diese Fahrten orientieren sich i. d. R. an den Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten und fahren daher ggf. nicht im Takt.

Die folgende Abbildung verdeutlicht anhand eines Schemas die praktische Anwendung der Standards für die „Bedienungs- und Verbindungsqualität".

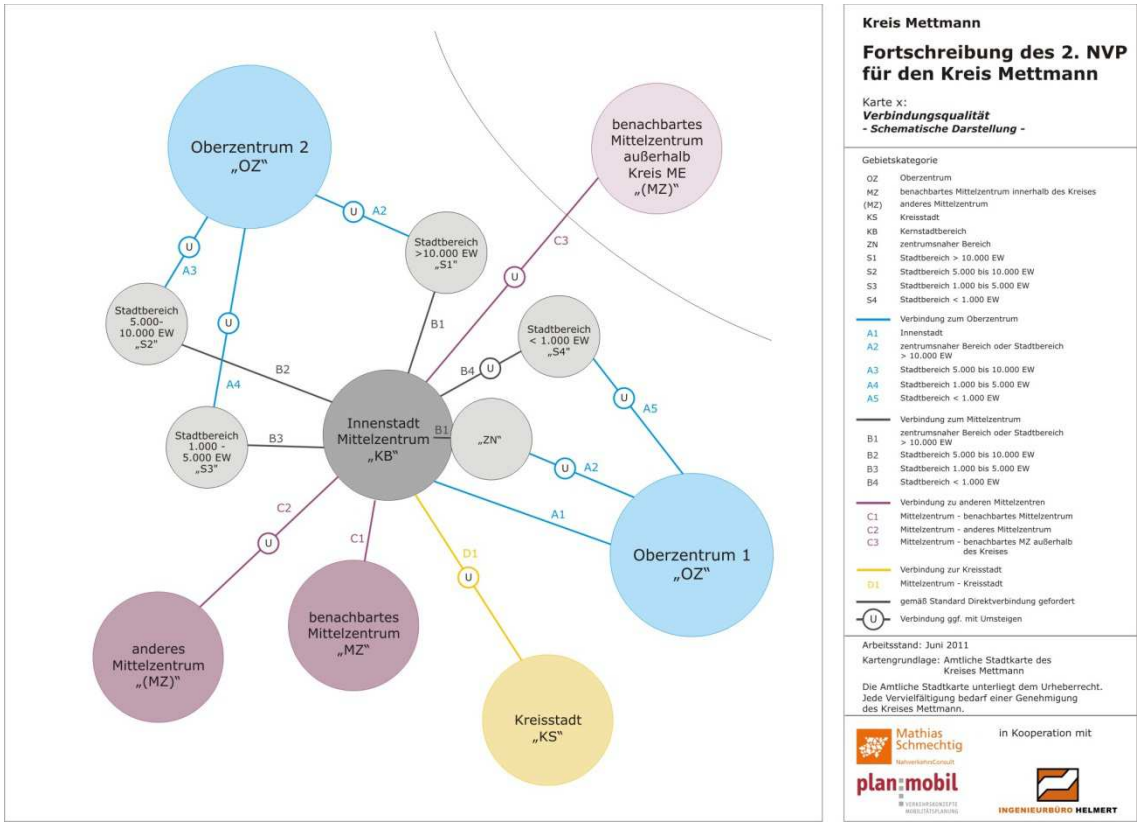


Abbildung 2: Schematische Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards"

[17] Wird eine Relation von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, so liegt die Informationspflicht bei potenziellen Anpassungen im Bedienungsangebot beim Betriebsführer (bei Gemeinschaftskonzessionen) bzw. bei dem Verkehrsunternehmen, das die Änderung herbeiführt.

Neben der Differenzierung nach Gebietskategorien muss für die Bedienungssystematik auch nach den Verkehrszeiten unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. mögliche einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

In den nachfolgenden Tabellen werden kreisweite Basisstandards für die Bedienungs- und für die Umsteigehäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist insbesondere aus Kapazitätsgründen erforderlich, um auch den Fahrgästen aus diesen Orten ein attraktives und komfortables ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Die endgültige Entscheidung hinsichtlich des Umgangs mit einer Über- oder Unterschreitung der Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie der konkreten Ausgestaltung des Bedienungsangebotes auf den einzelnen Linien und damit auch der Finanzierung obliegt grundsätzlich dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger für den ÖPNV in engem Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Städten.

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum"

Tabelle 8: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum" – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	NVZ I	SVZ	max. Umsteigen
A1 Innenstadt/ Kernstadtbereich	20	30	60	0
A2 zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	20	30	60	1
A3 Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	20	30	60	1
A4 Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	60	60	120	2
A5 Stadtbereich < 1.000 EW	120	120	keine Anforderung	2

Anmerkung:

- auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorien A1 – A3).
- zwischen HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeit möglich

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt"

Tabelle 9: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt" – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	NVZ I	SVZ	max. Umsteigen
B1 zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	20	30	30	0
B2 Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	20	30	60	0
B3 Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	60	60	60	0
B4 Stadtbereich < 1.000 EW	120	120	keine Anforderung	1

Anmerkung: auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorien B1 und B2).

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte"

Tabelle 10: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte" – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	NVZ I	SVZ	max. Umsteigen
C1 MZ – benachbartes MZ	20	30	60	0
C2 MZ – anderes MZ	60	60	120	1
C3 MZ – benachbartes MZ außerhalb des Kreises ME	120	120	keine Anforderung	1

Anmerkung: auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorie C1).

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann"

Tabelle 11: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität" für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann" – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.)			max. Umsteigen
	HVZ	NVZ I	SVZ	
D1 Kernstadt	60	60	keine Anforderung	1

Hinweis: Hinsichtlich der Anbindung aus den einzelnen Städten des Kreises an die Kreisstadt bestehen absehbar vergleichsweise geringe Mobilitätsbedürfnisse, die in erster Linie im Bereich der Behördengänge zu sehen sind. Im NVP werden für diese Verbindungskategorie Bedienungsstandards ausschließlich im Hinblick auf die Funktion als Verwaltungssitz definiert.

2.1.5.3 Standards „Reisezeit"

Die „Haus-zu-Haus-Reisezeit" ist ein wichtiger Faktor für die ÖPNV-Nutzung in der Erreichbarkeit übergeordneter Zentren. Für die Bewertung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem IV hinsichtlich der Reisezeit soll im NVP des Kreises Mettmann als Bewertungskriterium das Verhältnis der Reisezeiten zwischen IV und ÖPNV gegenübergestellt werden.

Die Definition entsprechender Richtwerte sowie deren Einhaltung kann als Argumentationsgrundlage z. B. bei Diskussionen zur Busbeschleunigung bzw. auch bei geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Bereichen, in denen Buslinien verkehren, dienen.

Für das Reisezeitverhältnis IV zu ÖV werden die in Tabelle 12 folgenden Basisstandards für akzeptable Reisezeiten auf verschiedenen Fahrtrelationen festgeschrieben. In begründeten Einzelfällen sind Zeitzugaben für Zu- und Abwege zu berücksichtigen (z. B. lange Wege zur Haltestellen bzw. zur nächsten Parkmöglichkeit).

Tabelle 12: Standards „Reisezeit" – Richtwerte für die Erreichbarkeit

Verbindung	**Reisezeitverhältnis IV : ÖV**
Regionale Hauptverbindung	nicht schlechter als 1 : 1,25
Innerstädtische Hauptverbindung	nicht schlechter als 1 : 1,5
andere Verbindungen	nicht schlechter als 1 : 2

Als „Regionale Hauptverbindungen" werden Verbindungen mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und entsprechender Nachfrage definiert, im Wesentlichen also Schienen- bzw. Schnellbus-Linien mit hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Auf diesen Verbindungen ist ein anderes Reisezeitverhältnis IV : ÖV zu realisieren als auf innerstädtischen Relationen mit vorrangig Erschließungsfunktionen bzw. auf Verbindungen mit ergänzenden Funktionen.

2.1.5.4 Standard „Anschlussbildung"

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. systematische, nicht behebbare Behinderungen und Störungen durch IV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen von mehr als 200 Metern ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

Tabelle 13: Standard „Anschlussqualität" – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten

Verknüpfungsrelation	**max. Umsteigezeit (mind. 50 Umsteiger in beide Richtungen)**	**max. Umsteigezeit (mind. 200 Umsteiger in beide Richtungen)**
SPNV – Bus	15 Min.	10 Min.
Bus – Bus	10 Min.	5 Min.
Umsteigewege > 200 m	15 Min.	10 Min.

2.2 Anforderungen an die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards –

2.2.1 Grundsätze

Die nachfolgenden Qualitätsstandards basieren auf der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr", welche in 2011 von einer Arbeitsgruppe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im VRR erarbeitet und im Dezember 2011 von den Gremien des VRR zur Kenntnis genommen wurde.

Die VRR-weiten Qualitätsstandards werden nachfolgend unverändert dargestellt (Darstellung in *kursiv*). Soweit vom Kreis Mettmann Präzisierungen oder Ergänzungen vorgesehen werden, sind diese der Übersichtlichkeit halber grau hinterlegt dargestellt.

Für die im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann festgelegten Qualitätsstandards gelten bzgl. der Verbindlichkeit für die Verkehrsunternehmen nachfolgende Regelungen.

- Die Standards gelten verbindlich für alle Beteiligten. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren.
- Die Standards gelten verbindlich, soweit in Betrauungsakten und vertraglichen Regelungen nicht andere Bestimmungen vorgesehen sind.

Die Festlegung konkreter Zielwerte ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans nur in Einzelfällen möglich, da für viele Qualitätsmerkmale keine ausreichend belastbaren Daten zum Status Quo vorliegen. Zudem müssen mit den Beteiligten zunächst geeignete Messverfahren entwickelt bzw. eingeführt werden. Die hierfür notwendigen Grundlagendaten werden von den Verantwortlichen zusammengetragen und ausgewertet. Aufbauend auf den Ergebnissen erfolgt in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch die Festlegung von weiteren Zielwerten.

Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems, wie es der Kreis Mettmann verfolgt, erfordert einen Prozess, der aus Sicht des Aufgabenträgers nur in einem stufenweisen Verfahren erfolgreich realisiert werden kann und damit auch den Verkehrsunternehmen gleichermaßen einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für einheitliche Verfahrensabläufe eröffnet. Intention des Kreises ist hierbei grundsätzlich ein verstärkter Dialog zwischen den Verkehrsunternehmen, den Städten und dem Kreis als Aufgabenträger über die Qualität des ÖPNV.

2.2.2 Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitäts-managementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr"

0. Präambel

Das Thema Qualitätsstandards im kommunalen ÖPNV verzeichnet seit Jahren eine wachsende Bedeutung. Dies trifft sowohl für die Aufgabenträger zu, die die Qualitätsstandards z. B. in die Nahverkehrspläne aufnehmen, als auch für die Verkehrsunternehmen, die zunehmend die Qualität der von ihnen erbrachten Leistung anhand von Qualitätsstandards prüfen und steuern. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen verfolgen mit ihren Aktivitäten das Ziel, auf Grundlage der Erwartungen und Bedürfnisse der Fahrgäste verbindliche Qualitätsstandards zu vereinbaren und in einen kontinuierlichen Dialog über die Qualität des ÖPNV zu treten. Letztlich soll damit die Zufriedenheit der Bürger/Kunden mit dem ÖPNV gesteigert und eine dauerhafte Bindung erreicht werden.

Der kommunale ÖPNV im VRR macht nicht an den Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger halt, sondern ist in hohem Maße vernetzt. Viele Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger und damit werden viele Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient. Hieraus leitet sich ein Aufgabenträger- und Verbundraum-übergreifender Abstimmungsbedarf ab.

Anfang 2010 wurde auf beiden Seiten – bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im VRR – die Frage der Vereinheitlichung der Qualitätsstandards im Hinblick auf ihre jeweilige Definition und die anzuwendenden Messmethoden diskutiert.

Es wurde daher eine Arbeitsgruppe gebildet, der Fachleute beider Seiten angehörten und die sich die Erarbeitung einer Empfehlung für ein Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV zum Ziel gesetzt hatte. Zum Verständnis der nun vorliegenden Empfehlung ist folgendes wichtig.

Während der Erarbeitung der Empfehlung ist deutlich geworden, dass die Bedingungen von Aufgabenträger zu Aufgabenträger und von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich sein können. Daher ist allein auf der kommunalen Ebene zu entscheiden, ob bzw. welche Teile dieser Empfehlung angewendet werden sollen.

Die Festsetzung von Zielwerten ist kein Bestandteil dieser Empfehlung.

*Diese Empfehlung erhebt damit ausdrücklich nicht den Anspruch, auf jede Frage eines Qualitätsmanagements auf kommunaler Ebene eine Antwort geben zu können. Trotzdem wird, wenn sich viele Akteure auf der kommunalen Ebene an diese Empfehlung halten, das kommunale Qualitätsmanagement transparenter, vergleichbarer und leichter zu kommunizieren und Aufwand und Kosten können über-*schaubar gehalten werden.

1. Anlass und Zielsetzung

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von elementarer Bedeutung.

Die kommunalen Aufgabenträger (AT) sind gemäß des ÖPNVG NRW für eine angemessene ÖPNV-Qualität verantwortlich. Nach § 8 (3) ÖPNVG NRW geben sie in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche ÖPNV-Leistungsangebot, notwendige Mindestanforderungen für die angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards für das einzusetzende Personal und Ausrüstungsstandards für die Fahrzeuge vor.

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 1 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. In Art. 7 (1) der VO 1370 wird von den zuständigen Behörden ein jährlicher Gesamtbericht gefordert. Hier wird verlangt, dass eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsnetze ermöglicht werden muss.

Aufgabe eines Qualitätsmanagementsystems ist es, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die definierten Qualitätsstandards zu sichern. In der DIN EN 13816:2002 sind Vorgaben hinsichtlich der Qualitätsstandards als Teil des Qualitätsmanagementsystems sowie Hinweise zu den Mess- und Steuerungsinstrumenten enthalten. Als Mess- und Steuerungsinstrumente werden in erster Linie direkte Leistungsmessungen (DPM) und die Messungen von Qualitätstestern (MSS) herangezogen, während Kundenzufriedenheitsmessungen (CSS) eher informativen Charakter aufweisen. Unternehmen, die nach der DIN EN 13816 zertifiziert sind, können Elemente hieraus im Rahmen des QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEMS verwenden.

Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine ständige Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV erfordert.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der kommunalen AT und VU im VRR verfolgt mit dem vorliegenden Arbeitspapier das Ziel, Empfehlungen zum Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems auszusprechen. Es soll die AT anregen, entsprechende Aussagen zur Qualitätssteuerung in die NVP aufzunehmen und in Abstimmung mit den in ihrem Hoheitsgebiet tätigen VU ein Qualitäts- und Leistungscontrolling aufzubauen. Gleichzeitig soll hierdurch auch eine verbundweit abgestimmte Konzeption und möglichst flächendeckende Einführung des Qualitätsmanagementsystems unter Berücksichtigung lokaler Unterschiede ermöglicht werden. Dieser Ansatz soll dazu beitragen, den bei der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems verbundenen Aufwand zu minimieren, die Vergleichbarkeit insbesondere in sich überschneidenden Verkehrsgebieten zu sichern sowie den Qualitätsbe-

mühungen der VU einen verlässlichen Rahmen für die betriebliche Umsetzung zu geben.

2. Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses

Die Messungen und die Steuerung eines Qualitätsmanagementsystems erfolgen weitgehend standardisiert und werden nach dem vorliegenden, zwischen den AT und VU im VRR abgestimmten Grundraster durchgeführt. Die jeweiligen AT sind frei, darüber hinausgehende oder abweichende Vereinbarungen zum Qualitätscontrolling mit den VU zu treffen.

Das Qualitätsmanagementsystem orientiert sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit, die Durchführung erfolgt unter weitestgehender Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Das Qualitätsmanagementsystem erfasst dabei alle im Hoheitsgebiet eines Aufgabenträgers tätigen Verkehrsunternehmen. Der Systemaufbau kann in mehreren Stufen erfolgen (modulares System).

Für das Grundraster des Qualitätsmanagementsystems sind folgende Steuerungselemente vorgesehen, die gleichzeitig geeignet sind, die Transparenz in der Qualitätssicherung sowohl für die AT als auch für die Kunden zu erhöhen:

Qualitätsvereinbarung:

In der Qualitätsvereinbarung werden zwischen AT und VU einvernehmlich Qualitätsziele und Messverfahren festgelegt sowie notwendige Anpassungen und Konkretisierungen für den weiteren Prozess dokumentiert. Grundsätzliche Aufgabe der Vereinbarung ist es, Verbindlichkeit herzustellen. Die Qualitätsvereinbarung steht im Zentrum des Qualitätsmanagementsystems.

Eine Bindungswirkung kann des Weiteren über entsprechende Anpassungen der Betrauung bzw. des NVP hergestellt werden. Dabei können die verbindlichen Ziele und Zielwerte z. B. in einer Anlage zum NVP formuliert werden. Bei Ausschreibungen und Direktvergaben sind die Vereinbarungen in die Verkehrsverträge bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu integrieren. Es ist empfehlenswert, die Art der Integration und deren Verbindlichkeit unter vergabe- und steuerrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

Qualitätsbericht:

Im Qualitätsbericht werden die Qualitätsleistungen bezogen auf einen bestimmten Zeitraum dargestellt. Die Ergebnisse sämtlicher Qualitätsmessungen werden mit den vereinbarten Zielwerten verglichen und dokumentiert. Bei signifikanten Abweichungen sind Erläuterungen anzufügen. Die zeitliche Betrachtung ermöglicht die Beschreibung von Entwicklungen. Die Veröffentlichung des Berichts nach Gesprächen zwischen AT und VU schafft Transparenz, regt die Diskussion an und unterstützt die Steuerung.

Gespräche zwischen AT und VU:

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln auf Initiative von VU oder/und AT anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

Steuerungskreis:

Neben den internen und anlassbezogenen Gesprächen wird ein jährlicher AT- und VU-übergreifender Steuerungskreis gebildet, der den Rahmen für einen Erfahrungsaustausch und für übergreifende Regelungen des Qualitätsmanagementsystems gibt.

Auf Grundlage dieser Gespräche werden die Aktualität des Qualitätsmanagementsystems regelmäßig überprüft und Anpassungserfordernisse formuliert. Die neuen Zielwerte können entweder in einer neuen Zielvereinbarung oder in den Qualitätsbericht aufgenommen werden. In der Übersichtsgrafik in Anlage 1 sind die hier beschriebenen Elemente in den Wirkungsablauf des Qualitätsmanagementsystems eingebunden. Hieraus ist erkennbar, dass das Qualitätsmanagementsystem einen fortlaufenden Prozess darstellt.

3. Qualitätsstandards

In der DIN EN 13816 werden drei Verfahrensklassen zur Messung von Leistungen und Zufriedenheit vorgestellt (siehe auch VDV-Schrift 10008 "Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV").

- *Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM),*
- *Messung der Leistung über Beurteilung durch Testkunden (Mystery Shopping Surveys – MSS) und*
- *Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)*

Diese drei Messverfahren sind wie folgt definiert:

Mit der direkten Leistungsmessung (DPM) kann die Leistung anhand festgelegter objektiver Skalen überwacht, beurteilt und ausgerechnet werden. Es werden nachweisbare Ergebnisse auf Basis „harter Fakten" ermittelt. Das Ergebnis ist somit objektiv.

Dies können je nach technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Vollerhebungen z. B. der Pünktlichkeit auf Basis von RBL-Systemen oder aber auch repräsentative Messungen über z. B. vier Wochen über das Jahr verteilt sein.

„Testkunden-Verfahren", „Mystery Shopping Surveys" (MSS) oder „Silent Shopping" sind die bekanntesten einer Vielzahl synonym verwendeter Begriffe für Qualitätsmessungen durch geschulte interne und externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder in der Verkaufsstelle.

„Customer Satisfaction Surveys (CSS) sind Verfahren zur Bewertung der Kundenzufriedenheit und sind daher klar von Maßnahmen zur Leistungsbewertung zu unterscheiden. CSS dienen dazu, den Grad der Zufriedenheit mit den erbrachten Leistungen zu bewerten." (Auszug aus DIN)

Hier kann z. B. auf die Ergebnisse des jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometers zurückgegriffen werden.

Bei den im Folgenden beschriebenen Qualitätsstandards wird die Kundenzufriedenheitsbefragung meist als Messmethode empfohlen. Die Ergebnisse sollen jedoch nur zu informatorischen Zwecken (ohne vorherige Festlegung von Zielwerten) genutzt werden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Leistungsmerkmale bzw. Qualitätsstandards eine unterschiedliche Bedeutung für den Kunden haben (vgl. beispielhaft Anlage 2 „Zufriedenheitswerte nach Bedeutung").

3.1 Leistung

Unter dem Qualitätsstandard Leistung werden die Standards/ Kriterien zusammengefasst, die direkt mit der Grundverkehrsleistung zu tun haben wie Pünktlichkeit, Fahrtausfall, Anschlüsse.

Es werden nur die Linienverkehre ohne E-Wagen und Bedarfsverkehre betrachtet.

Falls die Ergebnisse der Qualitätsmessungen durch höhere Gewalt (z. B. extreme Wetterbedingungen, mehrtägige Streiks) stark beeinflusst werden, so sollte dies deutlich gemacht und bei der Analyse der Daten entsprechend dargestellt werden.

3.1.1 Leistung: Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (Fahrzeugstörungen, Störungen durch Dritte etc.) wird Ersatzverkehr (Bus, Taxi) soweit sinnvoll gewährleistet.

Messmethode: DPM

Messung: Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Ist-Leistung gesamt.

Zielwert: Max. Fahrtausfall (Quote) = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Verfügbarkeit (= erbrachte Fahrten im Verhältnis zu den laut Fahrplan zu erbringenden Fahrten).

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die Festlegung konkreter Zielwerte für die Verfügbarkeit des Angebotes ist noch nicht abschließend möglich, da zum Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verkehrsunternehmensbezogen keine ausreichend belastbaren Daten über Fahrtausfälle im Status Quo vorliegen. Die Verkehrsunternehmen werden, sobald und soweit technisch möglich, aus ihren RBL-Daten oder ähnlichen Betriebserfassungssystemen entsprechende Daten auswerten. Hierzu werden zur Erlangung einer einheitlichen Datenbasis weitere Gespräche mit den Verkehrsunternehmen notwendig und geführt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen erfolgt in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch, voraussichtlich nicht im Rahmen des laufenden NVP-Prozesses, die Festlegung von Zielwerten.

3.1.2 Leistung: Pünktlichkeit

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.

Messmethode: DPM

Messung: Die Ist-Fahrplandaten werden mit den Soll-Fahrplandaten verglichen. Hierbei wird eine Toleranzgrenze von – 59 sec bis + 3:00 min bei den objektiven Messdurchführungen zugrunde gelegt. Die tolerierte Verfrühung von bis zu 59 sec wird von den VU nicht angestrebt. Aus betrieblich-technischen Gründen, z. B. aufgrund fehlender Haltemöglichkeiten zum Ausgleich von Verfrühungen sind diese jedoch manchmal nicht vermeidbar.

Zielwert: Pünktlichkeitsquote = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Festlegungen zur „Leistung: Pünktlichkeit" sind noch nicht abschließend möglich, da zum Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verkehrsunternehmensbezogen keine ausreichend belastbaren Daten zur Einschätzung der Pünktlichkeitssituation im Status Quo vorliegen (vgl. Kap. 3.1.1).

Der Kreis Mettmann sieht als Aufgabenträger die Ableitung noch abzustimmender Zielwerte für die Pünktlichkeit des Fahrplanangebotes als wesentlichen Bestandteil des unternehmensübergreifenden Qualitätsmanagements und verfolgt mit Priorität die Umsetzung eines entsprechenden Qualitätsmessungs-Systems. Für Unternehmen, die nicht über ein RBL-System verfügen, werden alternative Verfahren der Pünktlichkeitserfassung abzustimmen sein.

3.1.3 Leistung: Anschlüsse

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Die Verkehrsunternehmen streben an, die Anschlussgarantien sukzessive auszuweiten, v. a. bei Anschlüssen mit geringer Taktdichte z. B. in der Schwachverkehrszeit.

Kundenerwartung/ Definition: Maßgebliche Anschlüsse werden festgelegt (Zeit, Ort, Linie, Umstiegszeitfenster) und in den entsprechenden Medien (Fahrplanbuch, elektronische Fahrplanauskunft etc.) veröffentlicht. Der Fahrgast soll sich darauf verlassen können, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den defi-

nierten Verknüpfungspunkten funktionieren. In einem ersten Schritt können dies die garantierten Anschlüsse sein.

Messmethode: DPM

Messung: Die Einhaltung der definierten Anschlüsse wird über die Pünktlichkeit im Linienverkehr gemessen. An den definierten Verknüpfungspunkten darf die Ist-Ankunftszeit der Zubringer-Linie nicht später als die Ist-Abfahrtszeit der Abbringer-Linie sein.

Zielwert: Einhaltungsgrad Anschlüsse = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Anschlüssen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die von den Verkehrsunternehmen in ihren Fahrplänen garantierten Anschlüsse („Anschlussgarantie") sind zu gewährleisten.

Die Anschlussgarantie gilt an definierten Umsteigehaltestellen (Verknüpfungspunkten), für die die Verkehrsunternehmen das Erreichen der Anschlussfahrt garantieren. Derart garantierte Anschlüsse sind in den Fahrgastinformationen mit einem entsprechenden Symbol gekennzeichnet. Sollte der Fall eintreten, dass das Anschlussfahrzeug nicht warten kann, kann vom Fahrgast über den Fahrer ein reguläres Taxi zur Umsteigehaltestelle bestellt werden, welches den Fahrgast auf Kosten des Verkehrsunternehmens zur jeweiligen Zielhaltestelle bringt.

3.1.4 Leistung: Taktangebot

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Dieser Standard liegt im Verantwortungsbereich der Aufgabenträger.

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde soll mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein.

Die Festlegung von Zielwerten und objektiven Messmethoden erfolgt beim Kriterium Taktangebot nicht.

Begründung:

Eine der wichtigsten Funktionen des Nahverkehrsplanes ist es, nach eingehenden Analysen unter Berücksichtigung der Interessen der Bevölkerung und der Finanzierbarkeit der Leistung Festlegungen zu treffen über die Führung der Linien, die Verknüpfungspunkte sowie das Taktangebot und die Betriebszeiten. Die Formulierung eines eigenständigen Wertes im Qualitätsmanagementsystem ist daher nicht sinnvoll.

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der angebotenen Taktfrequenz.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Mit den Bedienungsstandards (siehe Kapitel 2.1) werden vom Kreis Mettmann wesentliche Vorgaben für diesen Leistungsstandard festgelegt.

3.1.5 Leistung: Platzangebot

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde soll mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein.

Die Festlegung von Zielwerten und objektiven Messmethoden erfolgt beim Kriterium Platzangebot optional.

Begründung:

Das Platzangebot bestimmt sich aus den Vorgaben der AT zum Leistungsangebot (NVP) und der Ausgestaltung durch das VU (Fahrzeuggröße). Bei der Festlegung von Zielwerten ist das als gemeinsame Aufgabe zu sehen.

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Platzangebot im Fahrzeug.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Von den Verkehrsunternehmen ist eine ausreichende Auslastung der Verkehrsangebote sicherzustellen. Die im Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards (siehe Kapitel 2.1) können dabei unterschritten werden, wenn die generierte Fahrgastnachfrage regelmäßig[18] unterhalb der nachfolgenden definierten Richtwerte zur Auslastung der Angebote liegt. Ein Überschreiten der Standards ist möglich, wenn die Fahrgastnachfrage regelmäßig oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte

- „maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt" für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) und
- „durchschnittliche (Maximal-) Besetzung[19] pro Fahrtrichtung und Fahrt" für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.).

[18] Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

[19] Es werden jeweils die maximalen Besetzungswerte je Fahrt/ Kurs zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert über den gesamten Tag gebildet.

Dieser Ansatz berücksichtigt die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei Linien mit kurzem Laufweg (Orts- bzw. Stadtbuslinien) sind die Kennwerte für die gesamte Linie zugrunde zu legen. Bei langlaufenden Linien (stadtübergreifende Linien) sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte" zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit.

- Liegt die Nachfrage regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf[20]) und deutlich (mindestens 25 %) unter den Richtwerten, ist eine Anpassung des Angebotes zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen unterliegen den in Kapitel 2.1 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen.
  ➔ Zielsetzung „Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit
- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen unterliegen den in Kapitel 2.1 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen.
  ➔ Zielsetzung „Gewährleistung des Fahrgastkomforts"

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

[20] Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

Tabelle 14: Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote

Fahrzeug	„maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt" für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) („Komfort-Grenze")	„durchschnittliche Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt" für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.)[21]
Midibus	40	15
Standardlinienbus	70	25
Gelenkbus	105	35

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht.

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien
- für einzelne Verkehrstage,
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr)

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z. B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

[21] In Anlehnung an VDV-Empfehlungen (35 % der 100 %-Kapazitäten in der Spitzenstunde).

3.2 Fahr-, Vertriebs-, Sicherheits- und Servicepersonal

Die im Folgenden aufgeführten Qualitätsstandards gelten für alle Personale, auch die von Subunternehmern.

3.2.1 Fahrpersonal

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen. Erscheinungsbild und Auftreten sollen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Ticketverkauf, Erscheinungsbild, Dienstkleidung oder geschäftsmäßige Kleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Fahrpersonal = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Fahrpersonal (Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft, Fahrstil)

Anforderungen an das Fahrpersonal:

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Fahrpersonals vor Betriebsaufnahme ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt (Abnahmeprüfung). Hierzu gehören u. a. umfassende Netz- u. Ortskenntnisse sowie Tarif- und Fahrplankenntnisse. Die gesetzlichen Vorschriften zur Qualifikation des Fahrpersonals werden eingehalten. Hierbei wird das Fahrpersonal in folgenden grundlegenden Themenbereichen geschult: Kundenorientierung, Neuerungen, Deeskalation, ökonomische Fahrweise, Fahrsicherheitstraining.

Fahrerüberwachung

Die Anforderungen an die Fahrerüberwachungen (VU und Stammpersonal Fremdunternehmer) werden gemäß VDV-Empfehlung umgesetzt (Zielsetzung: Fahrerüberwachung 2 x Jahr / Fahrpersonal).

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Aus Sicht des Aufgabenträgers werden grundsätzliche Anforderungen für eine kundenorientierte Verkehrsdurchführung definiert.

- Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Gebiet des Kreises Mettmann sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen hat Vorrang, z. B. kein Ausschluss von der Beförderung in der Dunkelheit oder bei extremer Witterung im Falle fehlender oder ungültiger Fahrausweise.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste" betrifft dabei nicht nur Fahrgäste mit Gehbehinderung, Rollstühlen und/ oder Sehbehinderung, sondern umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht ermöglichen.
- Das Fahrpersonal und das Servicepersonal hat die mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen. Ausnahmen zur einheitlichen Dienstkleidung können für Verkehre mit kurzzeitigem Einsatz sowie für durch Subunternehmen geleistete Verkehre vereinbart werden.
- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens jährlich, durchzuführen. Bei mehrfach auftretenden Beschwerden wird den Verkehrsunternehmen eine Einzelunterweisung der betreffenden Fahrer nahegelegt.
- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen und zum VRR-Tarif verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben können.

3.2.2 Vertriebspersonal KundenCenter

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Das Personal in den KundenCentern soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit, Wartezeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Personal KundenCenter = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Vertriebspersonal in den Kunden-Centern (Freundlichkeit, Auskunftsfähigkeit etc.)

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Vertriebspersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt. (Fahrplan- u. Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- u. Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Vertriebspersonals in den KundenCentern vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.2.3 Vertriebspersonal externe Vertriebspartner

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Es kann verschiedene Kategorien externer Vertriebsstellen geben, bei denen sowohl ein unterschiedliches Fahrausweissortiment als auch ein unterschiedlicher Grad an Fachkompetenz, Servicegrad etc. vereinbart ist. Je nach Kategorie sind die Aufgaben des Personals zu definieren und zu messen.

Kundenerwartung/ Definition: Das Personal in den externen Vertriebsstellen soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/ Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Personal externe Vertriebsstellen = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den externen Vertriebsstellen

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Vertriebspersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt. (Fahrplan- u. Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- u. Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Vertriebspersonals in den externen Vertriebsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.2.4 Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Die Verkehrsunternehmen beschäftigen teilweise Personale, die an Haltepunkten oder in Fahrzeugen Service- und Sicherheitsaufgaben wahrnehmen oder die Fahrausweisprüfung durchführen. Teilweise nimmt ein Mitarbeiter Service- und Sicherheitsaufgaben wahr, zum Teil gibt es aber auch spezielle Sicherheitspersonale, die nur Sicherheits-relevante Aufgaben wahrnehmen und Servicepersonale, die nur Serviceaufgaben wahrnehmen. Auch die Aufgabe der Fahrausweisprüfung wird unterschiedlich wahrgenommen, z. B. in Dienstkleidung oder in Zivil durchgeführt. Die Qualitätsmessung bzw. die Auswahl der Messkriterien muss nach den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort festgelegt werden.

Kundenerwartung/ Definition: Die Mitarbeiter sollen kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Sie können Fahrausweiskontrollen durchführen und sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Service-, Sicherheits bzw. Fahrausweisprüfpersonal = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Service-, Sicherheits- bzw. Fahrausweisprüfpersonal (Freundlichkeit, Auskunftsfähigkeit etc.)

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Service-, Sicherheits- bzw. Fahrausweisprüfpersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonals vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3 Vertriebswege (Ausstattung)

In Kapitel 3.3. wird nur die Qualitätsmessung (Schwerpunkt Ausstattung) der „klassischen" Vertriebswege beschrieben. Neuere Vertriebswege wie HandyTicket oder Internetverkauf können jedoch jederzeit integriert werden.

3.3.1 Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die KundenCenter entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen.

Bei der Erst-Einrichtung von KundenCentern müssen folgende Vorgaben erfüllt sein: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung, komplettes Fahrausweisangebot erhältlich.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft die KundenCenter, z. B. auf das äußere Erscheinungsbild, die Verfügbarkeit von Infomaterialien u. ä. geprüft.

Zielwert: Erscheinungsbild / Ausstattung = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Erscheinungsbild und Ausstattung der KundenCenter.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität von Kundencentern und Vorverkaufsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3.2 Externe Vorverkaufsstellen

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die externen Vorverkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für VRR-Tickets gut erkennbar. Die externen Vorverkaufsstellen entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Anforderungen, die mit dem Verkehrsunternehmen vereinbart wurden.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft die externen Vorverkaufsstellen, z. B. auf das äußere Erscheinungsbild, die Verfügbarkeit von Infomaterialien u. ä. geprüft.

Zielwert: Erscheinungsbild / Ausstattung = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Erscheinungsbild und Ausstattung der externen Vorverkaufsstellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität von externen Vorverkaufsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3.3 Fahrausweisautomaten

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die Fahrausweisautomaten bieten dem Kunden die Möglichkeit an, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Sie sind funktionsfähig und sauber.

Messmethode: DPM

Messung: Wenn technisch möglich werden die Zeiten, in denen der Fahrausweisautomat defekt ist und dem Fahrgast nicht zur Verfügung steht, automatisiert erfasst.

Zielwert: Verfügbarkeit Fahrausweisautomat = x%

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden sowohl die Funktionsfähigkeit / Beschaffenheit als auch die Sauberkeit anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft geprüft.

Zielwert: Funktionsfähigkeit / Beschaffenheit = x%

Sauberkeit = x%

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Fahrausweisautomaten.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität der Fahrscheinautomaten vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.4 Fahrzeuge

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die Fahrzeuge verfügen alle über die im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegte Ausstattung, sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Ausstattung der Fahrzeuge geprüft. Hierbei werden die Fahrzeuge dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion, Beschaffenheit und Sauberkeit in Ordnung sind.

Zielwerte: Fahrzeugausstattung (Beschaffenheit / Funktion) = X %

Sauberkeit = X %

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Fahrzeuge.

Anmerkung zur Fahrzeugausstattung:

Bei der Fahrzeugausstattung werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV (z. Zt. VDV Schrift 230 Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse), der EU/ECE, der StVZO und der BO-Kraft sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften berücksichtigt.

Technische Sicherheit

Der Fahrzeugeinsatz gemäß StVZO wird gewährleistet. Die gesetzlichen Vorgaben zu den Untersuchungen (HU/SP/AU) werden eingehalten.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten für alle im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, soweit nicht in Betrauungsakten bzw. vertraglichen Vereinbarungen andere Anforderungen geregelt sind. Mit dem Aufgabenträger können im Einzelfall Abweichungen von den Standards vereinbart werden.

Bei Linien, die das Gebiet des Aufgabenträgers überschreiten, sind vom Aufgabenträger Abstimmungen mit den Nachbar-Aufgabenträgern vorzunehmen und einvernehmliche Festlegungen erforderlich.

Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehrssystem soll bei allen tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

Für die Betriebsreserve können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen, unter Beachtung der Verträge mit den Vermarktungsfirmen, nach Möglichkeit so zu gestalten, dass die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden.

Für die Ausstattung der Fahrzeuge werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Verbindlichkeiten festgelegt:

- verbindliche Standards
- fakultative Standards

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten[22].

[22] Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.
Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe usw.

Tabelle 15: Ausstattungsstandards im Busverkehr

	Allgemeine Anforderungen		**Anforderungen für Neufahrzeuge**	
	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr**	**Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung**	**Fahrzeuge für Einsatz im Verstärker-verkehr**
Niederflurtechnik[23]	●[24]	o	●	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	o	o	●	●
Sondernutzungsfläche	o	o	●	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen)	o	o	●	●
digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage)	o	o	●	●
Multifunktionsanzeige innen	o		o	o
Klimaanlage	o		o	o
Videoüberwachung	o	o	o	o
getönte Isolierverglasung	o		o	o
Außenlautsprecher (Fahrermikro oder digitale Ansteuerung)	o	o	o	o
Notruffunktion („Überfalltaste" beim Fahrer)	o	o	●	●
Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen[25]	●	o	●	o
Definition: ● verbindliche Standards o fakultative Standards				

[23] Merkmale der „Niederflurtechnik": Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug" erfüllen Fahrzeuge, bei denen *„mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten";* siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie")

[24] Ausnahmen bzgl. des Vorhandenseins einer Einstiegshilfe (i. d. R. Rampe) können mit dem Aufgabenträger vereinbart werden. Fahrzeuge ohne Einstiegshilfe sollten von den Unternehmen möglichst nicht auf Linien mit hoher Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen eingesetzt werden.

[25] Die lokale Kompatibilität ist zeitnah in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen und den Straßenbaulastträgern herzustellen.

Umweltstandards

Zwischen dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, dem deutschen Städtetag sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. wurde am 01.07.2011 eine „Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV-Unternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen" abgeschlossen.

Die nachfolgende Vereinbarung bildet auch im Kreis Mettmann die Grundlage für einen umweltfreundlichen ÖPNV:

„Vereinbarung

zur Umstellung der Busflotte von VDV- Unternehmen in NRW

hin zu emissionsarmen Fahrzeugen

Die Kommunen und die öffentlichen Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen sind sich ihrer Vorbildfunktion und Vorreiterrolle in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit bewusst.

1. Bundesweit 28 Millionen Fahrgäste im ÖPNV ersparen täglich rund 18 Millionen Autofahrten und damit der Umwelt das Äquivalent des CO2-Ausstoßes einer Stadt der Größe Hamburgs. Durch die kontinuierliche Flottenmodernisierung sind zudem die Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen der Busflotte deutlich zurückgegangen.

Es gehört zum Selbstverständnis der ÖPNV-Unternehmen in NRW, ihre Umweltbilanz weiter zu verbessern und den Schadstoffausstoß der Busflotte landesweit kontinuierlich zu reduzieren und zwar nicht nur punktuell, sondern flächendeckend und damit auch in Gebieten, in denen bisher keine Umweltzonen eingerichtet werden mussten.

2. Seit dem 1. Oktober 2009 sind EURO V bzw. EEV-Antriebe für Neufahrzeuge verpflichtend. Die ÖPNV-Unternehmen haben bereits vor der verpflichtenden Einführung auf diese emissionsarmen Antriebe gesetzt und hatten zum 1. Januar 2010 bereits 35 Prozent der Flotte auf EURO V- bzw. EEV Antriebe umgestellt. Künftig werden durch einen vorzeitigen Ersatz von Altfahrzeugen durch Euro VI-Fahrzeuge, die gegenüber Euro V-Fahrzeugen nur halb so viel Feinstaub und sogar 80 Prozent weniger Stickstoffoxide freisetzen, deutliche zusätzliche Emissionsminderungen erreicht werden. Damit wird flächendeckend in ganz NRW ein wesentlicher Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Luftqualität und zur Senkung der großräumigen Hintergrundbelastung geleistet.

Zudem setzen die Verkehrsunternehmen seit 2010 Busse mit Hybrid-Antriebstechnologie im Regelbetrieb ein. Diese Fahrzeuge werden vorrangig im Rhein-Ruhr-Raum eingesetzt. Bis Ende 2011 wird deren Zahl bei 74 liegen. Wasserstoff-Antrieb und der Einsatz besonders leicht gebauter Busse werden erprobt. Neben der Reduzierung der Schadstoffemissionen wird die zu erwartende Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO2- Emissionen auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

3. Unter der Voraussetzung eines Fortbestands der im Jahr 2011 bestehenden Förderkulisse für den ÖPNV und der verbindlichen Vorgabe anspruchsvoller Emissionsstandards der Aufgabenträger bei Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen und Ersatzbeschaffungen werden die VDV- Mitgliedsunternehmen erreichen, dass bis Ende 2012 alle im Regelbetrieb eingesetzten Busse mindestens der Schadstoffgruppe 3 und bis zum 31. Dezember 2015 mindestens der Schadstoffgruppe 4 entsprechen.

4. Zur Erreichung des Flottenziels werden Modernisierungsmaßnahmen bei Bussen bevorzugt bei denjenigen Verkehrsverbünden bzw. –unternehmen durchgeführt, deren Flotte im Vergleich zu anderen Verkehrsverbünden/- unternehmen in NRW weniger modern ist und in deren Einsatzgebiet sich Umweltzonen befinden.

5. Die Landesregierung trifft Regelungen, die gewährleisten, dass für unternehmenseigene Busse des VDV der Schadstoffgruppen 2 und 3, die im Linienverkehr nach §§ 42, 43 PBefG oder im freigestellten Schülerverkehr eingesetzt werden, auf Antrag befristete Befreiungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen erteilt werden.

Dies gilt für Fahrzeuge, die vor dem 1.1.2008 (Schadstoffgruppe 2) bzw. 1.1.2011 (Schadstoffgruppe 3) auf den Halter, das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen worden sind. Für Busse der Schadstoffgruppe 1 werden keine Verkehrsverbotsbefreiungen erteilt.

Die Befreiungen von den Verkehrsverboten in Umweltzonen sind für Busse der Schadstoffgruppe 2 bis zum 31. Dezember 2012 und für Busse der Schadstoffgruppe 3 bis zum 31. Dezember 2015 befristet. Soweit es zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr oder bei Großveranstaltungen, zum Einsatz als Reservefahrzeug, im Falle eines nur untergeordneten Leistungsanteils regionaler Linien oder bei Lage des Betriebshofes innerhalb einer Umweltzone erforderlich ist, können für Busse von VDV- Verkehrsunternehmen bzw. für Busse ihrer Subunternehmen über diese Termine hinaus auf Antrag Verlängerungen der Verkehrsverbotsbefreiung um maximal zwei Jahre erteilt werden.

Die VDV- Verkehrsunternehmen verpflichten sich, in den Umweltzonen vorrangig Busse mit für die Umweltzone zugelassener Plakette einzusetzen und von den Verkehrsverbotsbefreiungen nur dann Gebrauch zu machen, wenn keine andere organisatorische Lösung möglich ist.

Die VDV- Verkehrsunternehmen wirken insbesondere durch organisatorische Maßnahmen darauf hin, dass von Subunternehmen in den Umweltzonen im Auftrag der VDV- Verkehrsunternehmen eingesetzte Busse bis zum 31. Dezember 2012 mindestens der Schadstoffgruppe 3 und bis zum 31. Dezember 2015 mindestens der Schadstoffgruppe 4 entsprechen. Für die von Subunternehmen im Auftrag der VDV- Verkehrsunternehmen eingesetzten Busse gelten die in den Sätzen 1 bis 5 getroffenen Regelungen entsprechend.

6. Die Förderung des Landes für den straßengebundenen ÖPNV wurde im Jahr 2008 pauschaliert. Die kommunalen Aufgabenträger entscheiden nunmehr eigenverantwortlich, für welche konkreten Zwecke die Pauschalmittel an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Damit bestehen auf der kommunalen Ebene flexible

Finanzierungsmöglichkeiten zur gezielten Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Luftreinhaltung.

Die Kommunen als Eigentümer nahezu aller städtischen Verkehrsunternehmen in NRW unterliegen engen Restriktionen in ihrer Haushaltspolitik. Vor diesem Hintergrund sind einer schnelleren Umstellung des Fahrzeugparks auf eine schadstoffärmere Antriebstechnik allein aus finanziellen Gründen bisher Grenzen gesetzt. Zahlreiche Fahrzeuge sind öffentlich gefördert und unterliegen daher einer Zweckbindung. Das Land Nordrhein-Westfalen wird prüfen, inwieweit die Zweckbindungsfristen verkürzt werden können und den Kommunen, die sich in der Haushaltssicherung befinden, Dispens erteilt werden kann.

Der Verwaltungsrat des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr AöR hat am 15. Dezember 2010 beschlossen, 20 Mio. Euro zusätzlich für die Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotte bereitzustellen. Das Land Nordrhein-Westfalen und der VDV prüfen im Rahmen der Innovationsförderung nach § 13 ÖPNVG NRW, die Erprobung neuer besonders schadstoffarmer Fahrzeugtechnologien zu intensivieren.

7. Darüber hinaus wird das Land Nordrhein–Westfalen in Kooperation mit den Verbünden, Kammern und Arbeitnehmerorganisationen im Rahmen der Fördermöglichkeiten nach § 14 ÖPNVG NRW Initiativen prüfen, die den Absatz von Zeitfahrausweisen, insbesondere von Job-Tickets weiter stimulieren können.

8. Die Landesregierung und der VDV verpflichten sich, den Modernisierungsprozess konstruktiv zu begleiten und Ende des Jahres 2013 eine Zwischenbilanz vorzulegen.

Düsseldorf, den 1. Juli 2011"

TaxiBus-/ AST-Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen, die in TaxiBus- bzw. AST-Verkehren eingesetzt werden, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Fahrzeugalter max. 10 Jahre,
- Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsunternehmen (Funk oder Handy),
- Pkw mind. 4 Türen, Kleinbus mind. 1 Tür für problemlosen Fahrgastwechsel,
- Kennzeichnung mit Liniennummer/ Zielschild bzw. „AST" als Aufsteckschild (alternativ an/ hinter der Frontscheibe).

Um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, wirken die Verkehrsunternehmen darauf hin, dass pro TaxiBus- bzw. AST-Linie mindestens in einem Fahrzeug die Voraussetzungen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und falt-/ klappbaren Rollstühlen usw. erfüllt werden. Betreibt ein Auftragnehmer mehrere Linien in einem Teilraum, kann ein Fahrzeug mit dieser Anforderung auch für mehrere Linien vorgehalten werden.

Die Mindestanforderungen an die Ausstattung von Bürgerbusfahrzeugen leiten sich aus den Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW ab. [26]

Fahrzeugzustand und -reinigung

- In den Fahrzeugen sind angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten; das Wohlbefinden der Fahrgäste ist zu sichern.[27]
- Alle Fahrzeuge sind zu Betriebsbeginn in einem einwandfreien und sauberen Zustand (gepflegtes optisches Erscheinungsbild) zu halten.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen oder das Fahrzeug ist auszuwechseln.
- Kurzfristige Beseitigung von sicherheitsrelevanten Vandalismusschäden ggf. durch Auswechseln des Fahrzeugs.

[26] Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW), Auszug zur Bürgerbusförderung
Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben in Nordrhein-Westfalen (Bürgerbusförderung NRW).

[27] Definition „angemessene klimatische Verhältnisse": In Anlehnung an VDV Schriften Nr. 230, Rahmenempfehlungen für Stadt-, Niederflur-, Linienbusse (September 2001).

3.5 Haltestellen

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/Definition: Die Haltestellen / Bahnhöfe sind alle mit der im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet. Die Haltestellen / Bahnhöfe sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Haltestellenausstattung geprüft. Hierbei werden die Haltestellen dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion, Beschaffenheit und Sauberkeit in Ordnung sind.

Zielwerte: Haltestellenausstattung (Vollständigkeit) = X %

Haltestellenausstattung (Beschaffenheit / Funktion) = X %

Sauberkeit = X %

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Haltestellen.

Die Festlegung von Pflicht- und Zusatzausstattung (Haltestellen-Merkmale) erfolgt nach Haltestellen-Hierarchien (z. B. großer / mittlerer / einfacher Verknüpfungshalt, einfacher Halt). Dabei dient die VRR-Haltestellen-Richtlinie zur Orientierung.

Die Festlegung der Haltestellenausstattung, welche im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers bzw. der kreisangehörigen Städte liegt, wird detailliert im NVP beschrieben. Die Verkehrsunternehmen sorgen für die im Folgenden beschriebenen Haltestellen-Ausstattungsmerkmale (Zuständigkeit VU):

- *Schild mit Liniennummer, Richtungsangabe und Haltestellenname*
- *Fahrplan (Fahrplankasten)*
- *Tarifinfo mit Preisangabe und Anschrift nächste Vorverkaufsstelle*
- *Angabe einer Servicerufnummer, Logo*

Instandhaltung

Für Haltestellen und die verschiedenen Gewerke einer Haltestelle sind unter Umständen unterschiedliche Stellen zuständig.

Schriftliche Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein. An Haltestellen sind damit insbesondere Fahrplan- und Tarifauskünfte gemeint. Treten Mängel an Haltestellen auf, so gelten nach Kenntnisnahme der Mängel folgende Bearbeitungszeiten:

- *Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich durch den Verantwortlichen behoben*
- *Fehlende und zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen an den Haltestellen werden spätestens innerhalb von X Werktagen nach Meldungseingang erneuert*

- *Grobe Verunreinigungen / Graffitis werden spätestens innerhalb von X Werktagen nach Meldungseingang durch den Verantwortlichen beseitigt*

In regelmäßigen Zeitabständen erfolgt eine Zustandskontrolle aller Haltestellen durch die Verkehrsunternehmen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Haltestellenausstattung

Der Kreis Mettmann definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bus-Haltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Anforderungen des novellierten PBefG im Hinblick auf die Aussagen zur Barrierefreiheit[28] sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der kreisangehörigen Städte entsprechend zu berücksichtigen.

Die Haltestellen der Stadtbahn-Linie 712 in Ratingen werden in der Haltestellenkategorisierung nicht berücksichtigt, da diese 2010 nach den üblichen Stadtbahnstandards ausgebaut worden sind und ein Bau weiterer Stadtbahnstrecken nicht ansteht.

Die nachfolgend definierten Anforderungen basieren auf der Richtlinie des VRR („Haltestellenausstattung im VRR" Stand: 10.02.2012), welche dem VRR als Bemessungsgrundlage bei der Bearbeitung von Förderanträgen dient.

Vom Kreis Mettmann werden ergänzende Empfehlungen formuliert:

In Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR werden zur weiteren Differenzierung zwei zusätzliche Haltestellen-Kategorien definiert (Kategorie „A" und Kategorie „D", s. u.).

Die Bus-Haltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung[29]

[28] vgl. Kapitel 1.1.2 (wird noch ergänzt)

[29] Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV/ S-Bahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Langenfeld S, Ratingen Mitte, Velbert Postamt, Mettmann Jubiläumsplatz, Mettmann Stadtwald)
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV/ S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Erkrath Hochdahl S, Langenfeld Berghausen S, Velbert Neviges/Markt Bf)

- B: Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 1" in der VRR-Richtlinie)
  - Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung[29]
  - Bus-Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
  - Bus-Haltestellen in Stadtteilzentren
  - Bus-Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- C: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 2" in der VRR-Richtlinie)
  - Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
  - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

In Anlehnung an die Richtlinie des VRR werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen vorgesehen.

- erforderliche Ausstattung
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung

Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand z. B. Ratingen Homberg, Dorfstraße)

Tabelle 16: Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
1. Sicherheit				
Notrufsäule[30]	☐	☐		
Videoschutz[31]	☐	☐		
2. Service & Komfort				
Wartehalle und Sitzgelegenheit[32]	■	■	◘↑	
Beleuchtung	■	◘	◘↑	☐
Abfallbehälter	■	■	◘	☐
Ticketautomat[33]	☐	☐		

[30] Definition Notrufsäule: „In Gefahrensituationen kann der Kunde mit der Notrufsäule Hilfe anfordern und ist sofort mit einem persönlichen Ansprechpartner verbunden (z. B. Betriebsleitstelle)"; Quelle: VRR, Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" (Stand 10.02.2012)

[31] Hinweis: Die Realisierung von Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Hierbei ist zwischen Videoschutz mit permanenter Bildaufzeichnung und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit/ Prüfung einer Videoüberwachung ist es unerheblich, ob die Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise läuft und aufzeichnet.
Aus Sicht des Kreises Mettmann ist eine generelle Videoüberwachung von Bushaltestellen unzulässig, in begründeten Einzelfällen ist eine geeignete Videoüberwachung von Bushaltestellen datenschutzrechtlich jedoch vertretbar. Kriterien hierzu können sein: die Häufigkeit der Übergriffe auf eine Haltestelle in einem bestimmten Zeitraum, die Höhe/ Schwere der Schäden, die Verletzungsgefahr Unbeteiligter, die von der zerstörten Bushaltestelle ausgehen kann (z. B. durch Glasscherben). Die Videoüberwachung in besagten Fällen unterliegt ebenso der datenschutzrechtlichen Vorabkontrolle durch den Datenschutzbeauftragten der Verkehrsgesellschaft. Sie ist an den Grundsätzen der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit auszurichten. Kommt man zu dem Ergebnis, dass eine Videoüberwachung mit dem Datenschutz vereinbar ist, muss im Weiteren geprüft werden, ob nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit z. B. eine zeitweise Aufzeichnung oder eine Aufzeichnung im Bedarfsfall für den angestrebten Zweck ausreichen könnte. In jedem Fall hat durch den Datenschutzbeauftragten in angemessenen Abständen eine Evaluierung der jeweiligen Videoüberwachungen zu erfolgen. Das Ergebnis ist zu dokumentieren. (Stellungnahme des Datenschutzbeauftragten des Kreises Mettmann vom 18. Januar 2012)

[32] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) □ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
3. Information				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	■	■	■	■
Bussteigkennzeichnung	■	□		
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	□			
Wegweisung in der/ von der Haltestelle	□	□		
Fahrplan- und Tarifinformation[34]	■	■	■	■
Linienplan[34]	□	□	□	
Umgebungsplan[34]	■	□	□	
Haltestellenplan[34]	■	□	□↑	
Linienplan Schnellverkehr[34]	■	□	□↑	
Uhr	□			
Lautsprecher	□	□	□↑	
DFI	◘	◘	□	

[33] Sofern die Aufstellung bzw. der Betrieb wirtschaftlich vertretbar ist.

[34] Werden Haltestellen von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ist die Zuständigkeit ggf. im Einzelfall zu klären.

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
Infosäule[34][35]	◘	☐		
Vitrine	◘	◘	☐	
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■↑	☐
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■↑	■↑	☐
Taktiles Leitsystem	■	■↑	◘	☐
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■	◘↑	☐	

[35] Definition Infosäule: „An der Infosäule erreicht der Fahrgast einen persönlichen Ansprechpartner (z. B. Betriebsleitstelle)"; Quelle: VRR, Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" (Stand 10.02.2012)

Tabelle 17: Ergänzende Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen aus Sicht des Kreises Mettmann

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) □ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
I. Barrierefreiheit				
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[36] (Bordhöhen: 18 cm[37])	■	■	■	□
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	■	■	□	□
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindesttiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)[38]			■	□
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)[39,40]	■	■	◘	□
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld[41])	■	■	◘	◘
vollständiges taktiles/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette" im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld,	■	■	◘	□

[36] Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

[37] Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens" der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

[38] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

[39] Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

[40] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

[41] Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
einheitl. System von Auffangstreifen, farblich kontrastierend)				
Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			■	☐
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegen-sprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	◘	◘	☐	
II. Komfort und Kundenservice				
Kundenzentrum bzw. Verkaufsstelle im Nahbereich	◘	☐		
Fahrradabstellmöglichkeiten (im Einzellfall; abhängig von B&R-Potenzial)	◘	☐	☐	☐
III. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■		

In Anlehnung an:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008" (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum" (Stand Mai 2009)
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)

- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); homepage: www. barrierefrei-mobilitaet.de
- Agentur Barrierefrei NRW; homepage: www.ab-nrw.de

Haltestellenreinigung

- Haltestellen mit Wartehalle sind einer Sauberkeitskontrolle zu unterziehen und bei Bedarf zu reinigen. Grobe Verunreinigungen, welche die Nutzung der Haltestelle für die Fahrgäste nennenswert beeinträchtigen, sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen (in Zuständigkeit der Städte).
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind unverzüglich zu ersetzen (in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen).
- Auffällige bzw. großflächige Graffiti-Beschmierungen sind unverzüglich zu beseitigen.

3.6 Information

Definition: Der Kunde soll sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Dabei gilt: Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.

3.6.1 Informationen vor Fahrtantritt

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Fahrplan

Das Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen in gedruckter Form (bei Bedarf Sonderfahrpläne) ist in definierten Vorverkaufsstellen sichergestellt.

Fahrpläne an Haltestellen

Zum Stichtag „Fahrplanwechsel" erfolgt die zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. (zur Erneuerung zerstörter Fahrpläne s. Kap. 3.5)

KundenCenter / Externer Vorverkauf

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Vertriebspersonal dem Kunden jederzeit fachkompetent Auskunft geben kann. Zudem wird gewährleistet, dass ausreichend Infomaterialien zur Verfügung stehen. (s. a. Kap. 3.2. und 3.3)

Sonstige Informationsquellen (Call-Center / Internet)

Alle für den Fahrgast relevanten Informationen über den ÖPNV (vorrangig Fahrplan- u. Tarifauskünfte) sind rund um die Uhr durch das Call-Center und das Internet abrufbar (weitestgehend barrierefreier Internetauftritt).

Messmethode: MSS

Messung: Für die unterschiedlichen Kriterien (z. B. Auskunftsqualität in KundenCentern oder bei telefonischen Anfragen, Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen etc.) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Informationsqualität vor Fahrtantritt = X %

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information vor Fahrtantritt

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über eingetretene bzw. absehbare Störungen sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Lautsprecheransagen, Servicekräfte, Fahrpersonal, Internet und Smartphone) unverzüglich zu informieren.

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Störungsmanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.6.2 Information während der Fahrt

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge verfügen über optische und akustische Fahrgastinfosysteme (s.a. Fahrzeuge).

Fahrpersonal

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Fahrpersonal dem Kunden fachkompetent Auskunft geben kann. Dem Fahrdienstpersonal steht während der Betriebszeit die Leitstelle als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung (s.a. Kap. 3.2.1).

Information im Störungsfall

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrtmöglichkeit), soweit bekannt und technisch möglich.

Die Information der Fahrgäste im Störungsfall ist ein sehr wichtiges Qualitätskriterium, das aber aufgrund des nicht vorhersehbaren Eintretens nicht objektiv messbar ist. Es wird empfohlen, dass sich Aufgabenträger und die betroffenen Verkehrsunternehmen – ggf. im Rahmen des NVP – auf ein Störungsmanagement, bestimmte Abläufe beim VU einigen und die Umsetzung bzw. Optimierungsmöglichkeiten bei den Qualitätsgesprächen zwischen AT und VU regelmäßig thematisieren.

Messmethode: MSS

Messung: Für die unterschiedlichen Kriterien (z. B. Vorhandensein und Funktionieren von elektronischen Fahrgastinformationssystemen im Fahrzeug, Lautsprecherdurchsagen etc.) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Informationsqualität während der Fahrt = X %

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information während der Fahrt

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über Störungen und Betriebsunterbrechungen sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Lautsprecheransagen, Servicekräfte, Fahrpersonal, Internet und Smartphone) unverzüglich zu informieren.

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Störungsmanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.6.3 Beschwerdemanagement

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Beschwerdeannahme / Call-Center

Annahmequote / Erreichungsgrad (Kennzahl: VRR)

Telefonische Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt und / oder über ein Call-Center angenommen. Die Möglichkeit einer permanenten telefonischen Beschwerdeannahme (24 h / 365 T / Jahr) ist gegeben. Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR AöR durchgeführt.

Messmethode: DPM (VRR)

Messung: Über ein standardisiertes, VRR-weit gültiges Testkundenverfahren werden Kriterien wie z. B. die Annahmequote (Anrufentgegennahme innerhalb eines definierten Zeitraumes oder die Bedienungsqualität telefonischer Beschwerden (Serviceorientierung, Verständlichkeit etc.) erhoben. Hinweis: Gilt für Beschwerden, die durch das Call-Center angenommen werden

Zielwerte: Annahmequote = X %

Bedienungsqualität = X %

Beschwerdebearbeitung

Die Bearbeitung und Beantwortung aller Beschwerden erfolgt durch die zuständigen Verkehrsunternehmen. Als Qualitätsstandard wird hierbei das Zeitfenster vom Eingang der Beschwerde beim zuständigen Verkehrsunternehmen bis zu deren Beantwortung betrachtet. Ein jährlicher Beschwerdebericht (Statistik) wird erstellt, die wesentlichen Erkenntnisse hieraus fließen in den Qualitätsbericht ein.

Messmethode: DPM

Messung: Statistik des VU über die Dauer der Beantwortung von Kundenbeschwerden (Briefe oder E-Mails).

Zielwert: Quote von Antwortbriefen oder E-Mails innerhalb einer vereinbarten Frist

Messmethode: MSS

Messung: Für die Qualität der Beschwerdebeantwortung (E-Mail und Briefe) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Qualität der Beschwerdebeantwortung (E-Mail und Briefe) = X %

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Für die Qualität des Beschwerdemanagements wird vom Aufgabenträger folgender Zielwert formuliert:

Antwortfristen bei Beschwerden/ Reklamationen max. 14 Tage: 85% Bearbeitungsquote/ Fristeneinhaltung

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Beschwerdemanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.7 Sicherheit

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/Definition: Der Kunde soll sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.

Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken, können insbesondere die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

Fahrzeugausstattung:

- *Notruffunktion beim Fahrer*
- *eine abgesicherte Kommunikations- und Koordinationsebene durch permanente Besetzung der Leitstelle*
- *Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Videoüberwachungsanlagen (gem. Datenschutz)*

Haltestellen:

- *Bauliche Ausgestaltung der Haltestellen nach Sicherheitsaspekten (Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.))*
- *Haltestellenbeleuchtung (Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.))*

Personal:

- *Deeskalationstraining als Zusatzqualifikation für das eigene Personal nach betrieblichen Möglichkeiten; Sicherheitspersonal: Ausbildung nach § 34 Gewerbeordnung*

Messmethode: CSS (informatorisch)

Messung: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Für die Thematik „Sicherheit" werden vom Aufgabenträger die in den Kapiteln 3.2 Fahr-, Vertriebs-, Sicherheits- und Servicepersonal, 3.4 Fahrzeuge und 3.5 Haltestellen dargestellten Ergänzungen definiert. Weitere ergänzende Qualitätsstandards werden im NVP zunächst nicht formuliert.

3.8 Berichtswesen

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die Verkehrsunternehmen haben perspektivisch folgende Anforderungen bzgl. der Berichtspflichten an den Aufgabenträger zu erfüllen:

- Information bei besonderen Vorkommnissen, z. B. Betriebsvorkommnissen, die öffentliches Aufsehen erregen, längeren Betriebsunterbrechungen (vsl. länger als 24 Stunden) und schweren Unfällen (vgl. BOKraft §6 Meldepflicht des Unternehmers gegenüber der Genehmigungsbehörde)
- jährlicher Status-Bericht
  - Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards
  - Entwicklung Fahrgastnachfrage
  - Aufbereitung der Kundenresonanzen in Kategorien
  - Leistungsdaten
  - Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards
  - Stand „Barrierefreiheit" (Fahrzeuge und Fahrgastinformation)

Die kreisangehörigen Städte informieren den Kreis Mettmann jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus sowie weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der jeweiligen Stadtgebiete.

Die konkrete Form der Berichterstattung wird im Detail mit allen Beteiligten abgestimmt.

3 Bestandsaufnahme Raumstruktur

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Kreis Mettmann liegt im Westen von Nordrhein-Westfalen mitten in der Metropolregion Rhein-Ruhr und ist regionalplanerisch dem Regierungsbezirk Düsseldorf zugeordnet. Das Kreisgebiet grenzt im Norden an die kreisfreien Ruhrgebiets-Städte Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Essen, im Osten an den Ennepe-Ruhr-Kreis und die kreisfreien Städte Wuppertal und Solingen sowie an den Rheinisch-Bergischen-Kreis, im Süden an die kreisfreien Städte Leverkusen und Köln sowie im Westen an den Rhein-Kreis Neuss und die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Seit der kommunalen Neugliederung 1975 setzt sich der Kreis zusammen aus den 10 Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld (Rhld.), Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath. Kreisstadt ist die geografisch im Mittelpunkt des Kreisgebietes gelegene Stadt Mettmann, alle 10 Städte nehmen mittelzentrale Funktionen wahr.

Infolge der polyzentralen Struktur des Umlandes – insgesamt acht Großstädte umgeben den Kreis Mettmann – bestehen starke räumlich-strukturelle kreisgrenzenüberschreitende Verflechtungen insbesondere zu den benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Wuppertal und Essen.

Tabelle 18: Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Mettmann[42]

Kreis Mettmann	
Einwohner	495.155 (Stand: 31.12.2010)
Fläche	407,1 km²
Einwohnerdichte	1216,3 EW je km²
Zentralörtliche Gliederung lt. Regionalplan (GEP 99) Regierungsbezirk Düsseldorf	
Mittelzentren	• Erkrath • Haan • Heiligenhaus • Hilden • Langenfeld (Rhld.) • Mettmann • Monheim am Rhein • Ratingen • Velbert • Wülfrath

Karte 1: Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien

[42] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010)

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur

3.2.1 Einwohnerentwicklung

Der Kreis Mettmann erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 407 km², im Jahr 2010 lebten etwa 495.150 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Einwohnerdichte von 1.216 EW/km² ist er einer der am dichtest besiedelten Kreise in Deutschland.[43] Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Städte erstreckt sich zwischen 21.300 Einwohner in Wülfrath bis ca. 91.100 Einwohner in Ratingen.

Tabelle 19: Einwohnerdichten im Kreis Mettmann[44]

Stadt	**Einwohner 2010**	**Fläche (in km²)**	**EW-Dichte (in EW/km²)**
Erkrath	45.963	26,86	1.711
Haan	29.149	24,21	1.204
Heiligenhaus	26.659	27,47	971
Hilden	55.441	25,96	2.136
Langenfeld (Rhld.)	59.160	41,15	1.438
Mettmann	39.300	42,53	924
Monheim a. R.	43.063	23,05	1.868
Ratingen	91.088	88,72	1.027
Velbert	84.033	74,92	1.122
Wülfrath	21.299	32,24	661
Gesamt	495.155	407,11	1.216

Die Gesamtbevölkerung des Kreises Mettmann ist seit dem Vergleichsjahr 2000 um etwa 2,5% (ca. 12.500 EW) zurückgegangen. Der Bevölkerungsrückgang begann etwa mit dem Jahr 2001; während die Bevölkerungsverluste über Jahre zunächst weitgehend konstant waren, setzte etwa ab Mitte des Jahres 2008 ein verstärkter Rückgang der Bevölkerung ein.[45]

Mit Ausnahme der Städte Langenfeld (Rhld.), Mettmann und Ratingen ist von dieser Entwicklung der gesamte Kreis betroffen (vgl. Tabelle 20), Ratingen verzeichnet weitgehend konstante Bevölkerungszahlen. Die stärksten Verluste seit dem Jahr 2000 entfallen sowohl prozentual als auch absolut auf die Stadt Velbert. Annähernd die Hälfte (ca. 45%) des gesamten Bevölkerungsrückgangs des Kreises entfällt auf

[43] http://www.kreis-mettmann.de/

[44] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010)

[45] Kreis Mettmann: 3. Kreisentwicklungsbericht (September 2009).

Velbert. Neben wanderungsbedingten Rückgängen liegt der deutliche Bevölkerungsrückgang augenscheinlich an der zunehmenden Überalterung der Menschen im Untersuchungsraum.

Tabelle 20: Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2010[46]

Kommune	EW 2000	EW 2005	EW 2010	Entwicklung 2000 - 2010	
				absolut	prozentual
Erkrath	48.767	47.432	45.963	- 2.804	-5,8%
Haan	29.677	29.325	29.149	-528	-1,8%
Heiligenhaus	28.442	27.750	26.659	-1.783	-6,3%
Hilden	56.412	56.545	55.441	-971	-1,7%
Langenfeld (Rhld.)	58.429	58.993	59.160	731	1,3%
Mettmann	38.708	39.670	39.300	592	1,5%
Monheim a. R.	43.514	43.705	43.063	-451	-1%
Ratingen	91.437	91.975	91.088	-349	-0,4%
Velbert	89.782	87.378	84.033	-5.749	-6,4%
Wülfrath	22.531	22.199	21.299	-1.232	-5,5%
Gesamt	507.699	504.972	495.155	-12.544	-2,5%

Die Bevölkerungsstruktur des Kreises unterscheidet sich hinsichtlich der Altersgruppenverteilung nicht wesentlich von der anderer Städte und Kreise, allerdings zeigen sich bereits leichte Tendenzen zur Überalterung der Bevölkerung. Der Anteil der unter 18-Jährigen entspricht mit 16,4% in etwa dem Durchschnittswert des Regierungsbezirks von 16,9% liegt aber bereits unter dem Durchschnitt von NRW (17,6%). Auch die Altersgruppe der Berufstätigen zwischen 18 und 65 ist im Vergleich zum NRW-Durchschnitt (62,2%) mit etwa 60,8% leicht unterrepräsentiert. Demgegenüber ist die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen im Kreis Mettmann mit 22,9% höher als im Regelfall im Regierungsbezirk Düsseldorf (21,0%) bzw. auch im restlichen NRW (20,2%).[47]

[46] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010)

[47] Quelle: Kommunalprofil Kreis Mettmann (Datenstand IT.NRW 18.12.2009)

Tabelle 21: Altersstruktur und Bevölkerung [48]

Kommune	**0 bis unter 10 (Anteil)**	**10 bis unter 18 (Anteil)**	**18 bis unter 30 (Anteil)**	**30 bis unter 50 (Anteil)**	**50 bis unter 65 (Anteil)**	**65 und älter (Anteil)**
Erkrath	3.747 (8,2%)	3.484 (7,6%)	5.668 (12,3%)	12.164 (26,5%)	9.902 (21,5%)	10.998 (23,9%)
Haan	2.621 (9%)	2.464 (8,5%)	3.335 (11,4%)	7.843 (26,9%)	5.827 (20%)	7.059 (24,2%)
Heiligenhaus	2.203 (8,3%)	2.126 (8%)	3.220 (12,1%)	7.346 (27,6%)	5.499 (20,6%)	6.265 (23,5%)
Hilden	4.357 (7,9%)	4.270 (7,7%)	6.867 (12,4%)	15.734 (28,4%)	11.474 (20,7%)	12.739 (23%)
Langenfeld (Rhld.)	4.773 (8,1%)	4.924 (8,3%)	7.464 (12,6%)	17.134 (29%)	12.375 (20,9%)	12.490 (21,1%)
Mettmann	3.506 (8,9%)	3.169 (8,1%)	4.701 (12%)	11.234 (28,6%)	7.754 (19,7%)	8.936 (22,7%)
Monheim a. R.	3.772 (8,8%)	3.516 (8,2%)	5.548 (12,9%)	12.146 (28,2%)	8.639 (20,1%)	9.442 (21,9%)
Ratingen	7.736 (8,5%)	7.285 (8%)	10.505 (11,5%)	25.466 (28%)	18.600 (20,4%)	21.496 (23,6%)
Velbert	7.016 (8,4%)	6.982 (8,3%)	10.673 (12,7%)	23.309 (27,7%)	16.871 (20,1%)	19.182 (22,8%)
Wülfrath	1.663 (7,8%)	1.810 (8,5%)	2.570 (12,1%)	5.814 (27,3%)	4.625 (21,7%)	4.817 (22,6%)
Gesamt	41.394 (8,4%)	40.030 (8,1%)	60.551 (12,2%)	138.190 (27,9%)	101.566 (20,5%)	113.424 (22,9%)

[48] Quelle: Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010)

3.2.2 Demografische Entwicklung

Innerhalb der letzten 10 Jahre hat sich die Bevölkerungsstruktur im Kreis Mettmann stark verändert. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der Senioren im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in allen anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil stark spürbar. Während die hochmobile Altersgruppe der „18 bis unter 30-Jährigen" noch vergleichsweise moderat zurückgegangen ist, sind die Verluste bei den Kindern und Jugendlichen auffällig hoch.

Tabelle 22: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Mettmann

Altersgruppe	**Bevölkerungsstand**			**2000-2010**	**2005-2010**
	2000	**2005**	**2010**	**absolut (prozentual)**	**absolut (prozentual)**
0 bis unter 10	50.810	46.411	41.394	- 9.416 (- 18,5%)	- 5.017 (- 10,8%)
10 bis unter 18	43.215	43.288	40.030	- 3.185 (- 7,4%)	- 3.258 (- 7,5%)
18 bis unter 30	62.534	60.614	60.551	- 1.938 (- 3,2%)	- 63 (- 0,1%)
30 bis unter 50	157.963	152.323	138.190	- 19.773 (- 12,5%)	- 14.133 (- 9,3%)
50 bis unter 65	107.856	98.945	101.566	- 6.290 (- 5,8%)	+2.621 (+2,7%)
65 und älter	85.321	103.391	113.424	+28.103 (+32,9%)	+10.033 (+9,7%)
Gesamt	507.699	504.972	495.155	- 19.858 (- 3,9%)	- 9.817 (- 1,9%)

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Im Kreis Mettmann waren zum 30.06.2010 insgesamt etwa 166.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2005 sind das etwa 3.300 Beschäftigte mehr.[49]

Ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Kreises, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, ist die Stadt Ratingen mit 37.200 Beschäftigten. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Velbert (28.600 Beschäftigte) und Langenfeld (Rhld.) (26.200 Beschäftigte).

Die Arbeitslosenquote im Kreis Mettmann liegt mit 7,3% etwas unterhalb der Durchschnittswerte des Landes NRW (8,8%) und denen der Bundesrepublik (7,7%).[50]

Tabelle 23: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Kreis Mettmann (Stand: 2010) [51]

Kommune	**sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Arbeitnehmer**	
	am Arbeitsort	**am Wohnort**
Erkrath	10.930	14.277
Haan	9.920	9.750
Heiligenhaus	8.063	8.539
Hilden	20.457	19.574
Langenfeld (Rhld.)	26.179	20.786
Mettmann	10.752	12.383
Monheim a. R.	10.974	14.160
Ratingen	37.202	30.051
Velbert	28.615	27.856
Wülfrath	5.437	7.290
Gesamt	166.529	164.666

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist durch eine mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Wie die meisten Regionen im Ballungsraum Rhein-Ruhr war auch der Kreis Mettmann über Jahrzehnte von einem wirtschaftlichen Umbruch betroffen, weg von der Montanindustrie hin zu neuen Wirtschaftszweigen, vorrangig im Dienstleistungssektor. Ein breitgefächerter Branchenmix bestimmt

[49] Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010)

[50] Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitslosenquote Stand: 30.06.2010)

[51] Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010)

mittlerweile das wirtschaftliche Bild des „Wirtschaftsstandortes Kreis Mettmann". Wachsende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor hat aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der zentralen Lage des Kreises innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr auch der Nahtourismus.

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Städten. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (ohne Beamte, Freiberufler, etc.)[52] aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Die Ein- und Auspendler aufgeteilt nach den kreisangehörigen Städte sind in Tabelle 24 dargestellt, Tabelle 25 beinhaltet die wichtigsten Pendlerbeziehungen über die Kreisgrenze hinweg.

Innerhalb des Kreises herrscht ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern. 113.600 Einpendlern stehen etwa 112.000 Auspendler gegenüber, der Kreis hat demnach insgesamt ein leicht positives Pendlersaldo.

Ein deutlich positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern hat die Stadt Ratingen. Ratingen konnte die räumliche Nähe zur Landeshauptstadt Düsseldorf und zum Flughafen Düsseldorf International sowie die guten überregionalen Verkehrsanbindungen nutzen und entwickelte sich über die Jahre nicht nur zu einer „Wohnstadt" für die Landeshauptstadt sondern konnte mit Vodafone, Esprit und anderen großen und mittelständischen Betrieben diverse Arbeitgeber an die Stadt binden. Aber auch Langenfeld (Rhld.) und Velbert weisen deutlich positive Pendlersaldi auf, es pendeln also mehr Beschäftigte in die Städte ein als aus. Im Gegenzug dazu pendeln aus Erkrath, Monheim a. R., Wülfrath und Mettmann täglich mehr Menschen aus als ein.

[52] Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

Tabelle 24: Pendlerverhalten im Kreis Mettmann (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stand: 2010) [53]

Kommune	**Einpendler**	**Auspendler**	**Binnenpendler**	**Pendlersaldo**
Erkrath	8.159	11.624	2.664	- 3.465
Haan	7.578	7.319	2.401	259
Heiligenhaus	5.688	5.736	2.798	- 48
Hilden	15.065	14.089	5.480	976
Langenfeld (Rhld.)	16.912	14.197	6.375	2.715
Mettmann	7.066	8.523	3.849	- 1.457
Monheim a. R.	7.968	11.091	2.971	- 3.123
Ratingen	26.382	20.275	9.870	6.107
Velbert	14.908	13.831	14.027	1.077
Wülfrath	3.833	5.330	1.905	- 1.497
Gesamt	113.559	112.015	79.785	1.544

Die Pendlerströme zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte insbesondere in die benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Wuppertal und Essen, nachrangig nach Köln, Leverkusen, Solingen und Duisburg. Die stärksten Verflechtungen sind aus den Teilräumen Ratingen, Hilden und Erkrath nach Düsseldorf festzustellen. Eine Gesamtdarstellung aller Pendlerverflechtungen (ab 500 Pendlerbewegungen) im Kreis Mettmann ist der Karte 2 zu entnehmen.

Im Vergleich zu den Verflechtungen über die Kreisgrenze hinaus ist festzustellen, dass die Verkehre zwischen den Städten des Kreisgebietes untereinander deutlich weniger stark ausgeprägt sind. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass alle kreisangehörigen Städte im Hinblick auf die in den Städten vorhandenen Versorgungsstrukturen eine gewisse kommunale Eigenständigkeit aufweisen, was den vergleichsweise hohen Binnenpendleranteil von etwa 35,4% erklärt. Darüber hinaus bedingt die räumliche Nähe vieler hochverdichteter Zentren im engen Umfeld weit höhere Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze hinweg.

[53] Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010)

Tabelle 25:
Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 1.000 Pendlerbewegungen)

Auspendler aus ME	**Anzahl**
Düsseldorf	38.990
Wuppertal	6.666
Essen	5.236
Köln	4.852
Leverkusen	3.219
Solingen	3.162
Duisburg	1.835
Mülheim an der Ruhr	1.106

Einpendler nach ME	**Anzahl**
Düsseldorf	15.256
Wuppertal	7.911
Essen	6.642
Solingen	5.843
Leverkusen	4.027
Duisburg	3.622
Köln	3.254
Mülheim an der Ruhr	1.999
Oberhausen	1.413
Bochum	1.349
Viersen	1.214
Krefeld	1.180

Karte 2: Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen)

3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV im Kreis Mettmann. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet. Vor diesem Hintergrund sollen diese Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Das Bildungsangebot im Kreis Mettmann ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 12 Hauptschulen, 19 Realschulen, 17 Gymnasien, 7 Gesamtschulen, 13 Förderschulen sowie 4 Berufskollegs des Kreises Mettmann. Darüber hinaus gibt es in Haan und Velbert Waldorfschulen mit unterschiedlichen Ausrichtungen.

Tabelle 26: Schulen im Kreis Mettmann

	Haupt-schulen	**Real-schulen**	**Gymnasien**	**Gesamt-schulen**	**Förder–schulen**
Erkrath	2	2	2	-	1
Haan	1	1	1	-	-
Heiligenhaus	-	1	1	1	-
Hilden	1	3	2	-	2
Langenfeld (Rhld.)	2	2	1	1	2
Mettmann	1	1	2	-	3
Monheim a. R.	1	1	1	1	1
Ratingen	1	4	3	1	3
Velbert	2	2	3	2	1
Wülfrath	1	2	1	-	-
Gesamt	12	19	17	7	13

Die Anlage 1 im Anlagenband II (Tabellen) beinhaltet eine vollständige Aufstellung aller weiterführenden Schulen im Kreis Mettmann. Darüber hinaus sind die Standorte aller Schulen in den Städtesteckbriefen sowie den dazugehörigen Infrastrukturkarten für alle Städte dargestellt.

Wesentliche Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung auch über die Stadtgrenze hinaus sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (aufgeführt sind alle Schulstandorte mit mehr als 1.000 Schüler).

Es bestehen außerdem ausgeprägte Verflechtungen zur Gesamtschule in Heiligenhaus. Zwischen der Kreisstadt und der Gesamtschule kommen zu den Schulanfangs- und –endzeiten E-Wagen zum Einsatz.

Tabelle 27: Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler)[54]

Stadt	Schulstandort	Schülerzahlen
Erkrath	Städt. Realschule Erkrath und städt. Gymnasium am Neandertal	insges. ca. 1.200
	Städt. Gemeinschaftshauptschule Carl-Fuhlrott-Schule, städt. Realschule Hochdahl und städt. Gymnasium Hochdahl	insges. ca. 1.800
Haan	Hauptschule „zum Diek" und Emil-Barth-Realschule	insges. ca. 1.000
Hilden	Wilhelmine-Fliedner-Realschule der ev. Kirche, kath. Mädchenrealschule Theresienschule, Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium der ev. Kirche	insges. ca. 2.600
	Berufskolleg des Kreises Mettmann und städt. Wilhelm-Fabry Realschule	insges. ca. 3.800
Langenfeld (Rhld.)	Bettine-von-Arnim-Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/ Hilden	ca. 1.200
	Konrad-Adenauer-Gymnasium	ca. 1.400
	Felix-Metzmacher Hauptschule, Johann-Gutenberg-Realschule und Pestalozzi-Förderschule	insges. ca. 1.100
Mettmann	Berufskolleg Neandertal des Kreises Mettmann	ca. 2.100
	Konrad-Heresbach-Gymnasium	ca. 1.000
Monheim a. R.	Peter-Ustinov-Gesamtschule	ca. 1.300
	Otto-Hahn-Gymnasium und Lise-Meitner-Realschule	insges. ca. 1.900
Ratingen	Adam-Josef-Cüppers Berufskolleg des Kreises Mettmann	ca. 1.900
	Carl Friedrich von Weizsäcker Gymnasium (Städt. Gymnasium)	ca. 1.160
Velbert	Städt. Gesamtschule Poststraße	ca. 1.340
	Öffentliches Berufskolleg Niederberg des Kreises Mettmann (Schule der Sekundarstufe II)	ca. 2.500
Wülfrath	Städt. Gymnasium	ca. 1.000

[54] Aufgrund unterschiedlicher Datengrundlagen können die Schülerzahlen nicht einem bestimmten Schuljahr zugeordnet werden. Die Spanne erstreckt sich etwa von SJ 2007/2008 bis zum SJ 2010/2011.

Die Hochschule Bochum hat zum Wintersemester 2009/2010 einen neuen Campus in Heiligenhaus eröffnet, an dem mittelfristig bis zu 300 Studierende unterrichtet werden können.

In der Kreisstadt Mettmann hat im September 2010 die Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) eine Zweigstelle eröffnet; langfristig werden bis zu 600 Studierende erwartet.

Darüber hinaus sind mit dem Institut für öffentliche Verwaltung in Hilden und der Schulungsstätte für Arbeitssicherheit der Bau-Berufsgenossenschaft Rheinland/ Westfalen in Haan etc. diverse Einrichtungen zur beruflichen Weiterbildung im Kreis ansässig.

3.5 Versorgung und Freizeit

3.5.1 Einzelhandel

Die Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV im Kreis Mettmann konzentrieren sich überwiegend auf die Zentren der kreisangehörigen Städte. Die 10 Städte, denen raumordnerisch allen die Funktion von Mittelzentren zukommt, weisen jedoch zum Teil sehr differenzierte Strukturen auf. Die Attraktivität der einzelnen Städte als Einkaufs- und Versorgungsstandorte und damit die Bedeutung im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten.

Die Städte Ratingen, Velbert, Hilden und Langenfeld (Rhld.) heben sich als Mittelzentren von den anderen Städten im Kreisgebiet ab. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Versorgungs- und im Freizeitbereich mit regionalem und teilweise überregionalem Einzugsbereich.

Als Besonderheit sind die bipolaren bzw. polyzentrischen Strukturen der Städte Erkrath, Haan und Velbert zu nennen. Darüber hinaus sind auch in anderen Städten eigenständige Stadtteilzentren entstanden, die Funktionen im täglichen und periodischen Einkaufs- und Versorgungsbereich übernehmen und daher auch in ihrer Funktion für den ÖPNV eine wichtige Rolle übernehmen. Dies verdeutlicht die große Bedeutung der Nahmobilität im Kreisgebiet.

Außerdem kommt den umliegenden Oberzentren eine hohe Bedeutung im Einkaufs- und Versorgungsverkehr, vorrangig im mittel- und langfristigen Bedarf, zu. Verflechtungen der Städte untereinander sind in diesem Marktsegment von eher nachrangiger Bedeutung für den ÖPNV.

Tabelle 28: Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Mettmann (> 10.000 qm Verkaufsfläche)

Stadt	**Standort**	**Verkaufsfläche (in qm)**
Erkrath	Innenstadt Alt-Erkrath	10.985
	Gewerbegebiet Unterfeldhaus	17.875
Haan	Innenstadt Haan	10.120
	Industriepark Haan-Ost: Landstraße	31.878
Heiligenhaus	Innenstadtzentrum Hauptstraße	10.300[55]
Hilden	Innenstadt	36.000
	Westring, Gewerbegebiet Nordwest	15.000
	Ellerstraße, Gewerbegebiet Nordwest	35.000
Langenfeld (Rhld.)	Stadtzentrum	28.550
	Reusrath, Rheindorfer Straße	17.000
	Berghausen, Hans-Böckler Str.	15.500
Mettmann	Innenstadt	15.000
Monheim a. R.	Altstadt, Krischerstraße/ Alte Schulstraße, Rathauscenter, Ernst-Reuter-Platz	23.870
Ratingen	Innenstadt	35.650
Velbert	Friedrichstraße Zentraler Versorgungsbereich	36.000
	Metallstraße	16.500
	Flandersbacher Weg	14.000
Wülfrath	Zur Fliethe, Alte Ratinger Landstraße	11.000
	Stadtmitte *(nachrichtliche Aufnahme, Eröffnung EKZ voraussichtlich Mitte 2013)*	7.000 *(+4.000)*

[55] Erweiterung um ca. 5.500 m² mit neuem EKZ an der Kettwiger Straße / Westfalenstraße geplant; Baubeginn 2013.

3.5.2 Krankenhäuser und Kliniken

Im Bereich Versorgung stellen Kliniken und Krankenhäuser Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind das Klinikum Niederberg in Velbert sowie die LVR Klinik in Langenfeld (Rhld.). Weitere relevante Krankenhaushausstandorte befinden sich in den benachbarten Oberzentren. Hervorzuheben sind dabei aufgrund ihrer Größe und räumlichen Nähe zur Kreisgrenze die Rheinischen Kliniken in Düsseldorf und die Ruhrlandklinik in Essen.

Tabelle 29: Kliniken und Krankenhausstandorte im Kreis Mettmann und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten)

Standort	**Name der Klinik**	**Bettenzahl**	**Anbindung im ÖPNV**
Haan	St. Josef Krankenhaus mit Diabetes Zentrum	ca. 300	742, 784, 792, O1
Hilden	St. Josef Krankenhaus Hilden mit Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie *(höheres Patientenaufkommen)*	ca. 250	781, 783, 784
	Capio Klinik im Park	ca. 50	741, 781, 782
Langenfeld (Rhld.)	St. Martinius Krankenhaus Langenfeld	ca. 190	790
	LVR Klinik	ca. 645	231
Mettmann	Evangelisches Krankenhaus (EVK)	ca. 220	O11, O13, 738, 745
Ratingen	St. Marien Krankenhaus GmbH Ratingen	ca. 200	O15
	Ev. Fachkrankenhaus und Altenpflege gGmbH	ca. 145	O15
Velbert	Klinikum Niederberg	ca. 520	OV2, OV3, OV6, 774
	Fachklinik Langenberg Fachklinik für Suchtkranke	ca. 100	OV7, OV8, 637
	St. Elisabeth-Krankenhaus Fachklinik für Geriatrie	-	627, 647, 649

3.5.3 Freizeit und Tourismus

Im Kreis Mettmann gibt es zahlreiche touristische Ziele und Freizeiteinrichtungen, die eine überörtliche Bedeutung und Anziehungskraft aufweisen. Einige dieser Ziele haben eine nennenswerte Bedeutung auch für den ÖPNV. Neben dem gesamten Neanderthal mit Neanderthal Museum, Wildpark und Naturraum Neanderthal als Ausflugsziel mit überregionaler Bedeutung sind weitere wichtige Freizeitziele im Kreisgebiet mit nennenswerter ÖPNV-Affinität die Freizeitbäder Hildorado in Hilden, mona mare in Monheim am Rhein sowie das Neanderbad in Erkrath mit jährlich jeweils über 250.000 Besuchern. Darüber hinaus zählen unter anderem Sportanlagen und Veranstaltungsorte, tlw. auch saisonal relevante Ziele wie Freibäder zu Einrichtungen, die eine gewisse Relevanz für den Freizeit- und Tourismusverkehr besitzen.

Der Anlagenband II enthält eine umfassende Auflistung der relevanten Freizeiteinrichtungen im Kreis Mettmann.

Auch im Freizeitsektor bieten die umliegenden Oberzentren diverse Angebote, die für den Kreis Mettmann Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen.

Der westlich von Ratingen gelegene Flughafen Düsseldorf ist sowohl im Freizeit- als auch im Berufsverkehr für den Kreis Mettmann von hoher Bedeutung.

Eine Gesamtübersicht über die für den ÖPNV relevanten Infrastruktureinrichtungen im Kreis Mettmann sowie Steckbriefe der einzelnen Städte des Kreises sind dem Anlagenband I sowie den entsprechenden Infrastrukturkarten der Städte zu entnehmen.

Karte 3: ÖPNV-relevante Ziele (Karten 3.a – 3.j)

3.6 Pkw-Dichte im Kreis Mettmann

Die durchschnittliche Pkw-Dichte im Kreis Mettmann beträgt etwa 533 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die Städte Haan (590), Langenfeld/Rhld. (561) und Ratingen (559) weisen dabei deutliche überdurchschnittliche Werte auf, in Monheim am Rhein ist die Pkw-Dichte mit 473 Pkw pro 1.000 Einwohner im Vergleich zu den übrigen kreisangehörigen Städten stark unterdurchschnittlich. Auch Velbert (513), Erkrath (514) und Heiligenhaus (514) liegen unterhalb des kreisweiten Durchschnitts.

In der Verteilung der Pkw-Dichte können weder räumlich noch unter Berücksichtigung bestehender Sozialstrukturen eindeutige Trends abgeleitet werden.

Auch das gegenwärtig im Kreis vorgehaltene ÖPNV-Angebot scheint in keinem erkennbaren Zusammenhang zur Pkw-Dichte zu stehen.

Tabelle 30: Pkw-Dichte Kreis Mettmann[56]

Stadt	**Einwohner 2010**	**Anzahl Pkw**	**Pkw-Dichte [Pkw/Tsd. EW]**
Erkrath	45.963	23.696	514
Haan	29.149	17.200	590
Heiligenhaus	26.659	13.784	514
Hilden	55.441	29.724	535
Langenfeld (Rhld.)	59.160	33.104	561
Mettmann	39.300	20.593	523
Monheim am Rhein	43.063	20.364	473
Ratingen	91.088	51.022	559
Velbert	84.033	43.401	513
Wülfrath	21.299	11.605	542
Gesamt	495.155	239.865	533

[56] Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW: Mobilität in Nordrhein-Westfalen – Daten und Fakten 2010 (Bestände am 01.01.2010)

4 Bestandsaufnahme ÖPNV

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde mit Fahrplanstand Sommer 2012 durchgeführt. Wesentliche Aktualisierungen im ÖPNV-Angebot wurden nachgepflegt und sind entsprechend gekennzeichnet.

4.1 Organisationsstruktur

4.1.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Kreis Mettmann ist vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine weitgehend einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation.

Das ÖPNV-Gesetz NRW bestimmt in § 3 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen.

Neben den Kreisen können auch mittlere bis große kreisangehörige Städte, wenn diese Eigentümer eines ÖPNV-Unternehmens oder an einem solchem wesentlich beteiligt sind, die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen (§ 4 ÖPNVG NRW). Im Gebiet des Kreises Mettmann erfüllen diese Kriterien die Stadt Monheim am Rhein, mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM), die Stadt Velbert, mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) und die Stadt Hilden mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden mbH (VGH).

Zusammenfassend ist das ÖPNV-Angebot in Mettmann in der Verantwortlichkeit der Aufgabenträgerschaft wie folgt strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR),
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Kreises der Kreis Mettmann,
- für den kreisgrenzenüberschreitenden Regionalbusverkehr der Kreis Mettmann gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger und
- für die Stadtverkehre in Velbert, Hilden und Monheim am Rhein die jeweiligen Städte.

Gemäß Kreistagsbeschluss zum 1. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann vom 16.03.1998 hat der Kreistag folgenden Beschluss gefasst:

„Die Linienführungen der Ortsbusse können in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann eigenverantwortlich aufgestellt oder erweitert werden. Aufgrund der engen Verzahnung aller ÖPNV-Linien im Zuge der „Differenzierten Bedienung" ist dabei die Abstimmung mit der Kreisverwaltung als Aufgabenträger jedoch in jedem Fall zu

suchen, um die funktionsgerechte Eingliederung der Linien in die übergeordneten Verkehrssysteme von vornherein sicherzustellen."[57]

Neben den gesetzlichen Zuständigkeiten bezieht der Kreis Mettmann damit seine kreisangehörigen Städte weitgehend in die Nahverkehrsplanung ein.

Der Kreis Mettmann stimmt sich darüber hinaus in unterschiedlicher Form sowohl mit den kreisangehörigen Städten als auch mit den Nachbaraufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

4.1.2 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV im Kreis Mettmann werden von 10 Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht.

Tabelle 31: Verkehrsunternehmen im Kreis Mettmann mit Linienzuordnung[58]

Verkehrsunternehmen	**Abkürzung**	**Linien**
Rheinbahn AG	Rheinbahn (RBG)	SB19[64], SB50, SB55, SB68[59], 169[65], 712[60], 734[60], 735, 737, 738, 741[60], 742[60], 743[60], 745, 746[60], 747[64], 748[60], 749[60], 751, 752[61], 753[61], 754, 756, 757[60], 758, 759, 760, 761[60], 770[64], 771[64], 772, 773[60], 774, 775, 777[62], 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786[60], 787[60], 788[62], 789[62], 790[62], 791[62], 792, O1[60], O3[63], O5[64], O6[64], O10[60], O11[60], O12[60], O13[60], O14[60], O15[60], O16[60], O17[60], O19[60], DL1[60], DL3, DL4, DL5, DL6, NE8[65]
Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH	KVGM	[24 Linien][60]
Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH	MVG	T7, 131, 752[61], 753[61]
Essener Verkehrs-AG	EVAG	169[65], NE8[65], T176[66]

[57] Kreis Mettmann: 2. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004

[58] Quelle: Kreis Mettmann, Liste der bestehenden Konzessionen für Linienverkehre nach § 42 PBefG (Stand Juni 2012)

[59] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ WSW

[60] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ KVGM

[61] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ MVG

[62] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ BSM

[63] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ VGH

[64] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ BVR

[65] Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ EVAG

Verkehrsunternehmen	**Abkürzung**	**Linien**
Kraftverkehr Wupper-Sieg AG	KWS (wupsi)	219, 231, 232, 233[67], 257, AST 237, N20
Bahnen der Stadt Monheim GmbH	BSM	233[67], 777[62], 788[62], 789[62], 790[62], 791[62], 793, NE13
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	VER	331, 647 (Nord)
Wuppertaler Stadtwerke GmbH	WSW mobil GmbH (WSW)	SB68[59], SB69, 601, 621, 627[68], 634, 637[68], 641[69],647 (Süd)[68], 649[68],
Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf (DB Bahn Rheinlandbus)	BVR	SB19[64], SB66, O5[64], 641[69], 747[64], 770[64], 771[64], O6[64], OV1[70], OV2, OV3, OV4[70], OV5, OV6, OV7, OV8
Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH	VGV	T1, T176[66], 627[68], 637[68], 647 (Süd)[68], 649[68], OV1, OV4
Stadtwerke Solingen GmbH	SWS	692
Verkehrsgesellschaft Hilden mbH	VGH	O3
nachrichtlich: Verkehrsbetrieb Hüttebräucker	-	254 [keine Bedeutung für Kreis Mettmann]

Inhaber der Genehmigungen für die Bürgerbus-Linien in Velbert ist die WSW mobil in Kooperation mit dem Bürgerbusverein Velbert. Für die Bürgerbusse Erkrath und Heiligenhaus[71] liegt die Konzession bei der Rheinbahn AG.

[66] Gemeinschaftskonzession EVAG/ VGV

[67] Gemeinschaftskonzession KWS/ BSM

[68] Gemeinschaftskonzession WSW/ VGV

[69] Gemeinschaftskonzession WSW/ BVR

[70] Gemeinschaftskonzession VGV/ BVR

[71] Einführung Bürgerbus Heiligenhaus im November 2012

4.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Kreis Mettmann liegt in der Zuständigkeit der VRR AöR und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis. Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachfolgend eine komprimierte Analyse des SPNV im Kreisgebiet.

Die Erschließung des Kreises Mettmann durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit der kreisangehörigen Städte zu den benachbarten Oberzentren sicher und bieten darüber hinaus auch schnelle Verbindungen zwischen einzelnen kreisangehörigen Städten (z. B. Haan – Erkrath).

Die Städte Heiligenhaus und Monheim a. R. sowie die Zentren von Velbert und Wülfrath sind nicht an den SPNV angeschlossen. Sie sind mit Buslinien an verschiedene Bahnhöfe bzw. unmittelbar an die zugehörigen Oberzentren angebunden.

Die meisten SPNV-Strecken im Untersuchungsraum werden von der DB Regio NRW GmbH betrieben. Betreiber der S28 ist die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH. Der bei der Keolis Deutschland GmbH und Ko. KG konzessionierte RegionalExpress RE13 quert das Kreisgebiet ohne Halt.

Im S-Bahn-Streckennetz wird montags bis freitags ein 20-Minuten-Takt, in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende in der Regel ein 30-Minuten-Takt vorgehalten.

Die S68 verkehrt nur montags bis freitags, am Wochenende wird die Strecke nicht bedient. Die Haltepunkte in Erkrath und Haan werden lastrichtungsbezogen in Richtung Düsseldorf nur am Vormittag vor 8:30 Uhr, in Gegenrichtung nur am Nachmittag zwischen 16:30 und 18:00 Uhr bedient.

Tabelle 32: Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Mettmann (Bestand Februar 2011)

Linie	Streckenverlauf	Bahnhöfe und Haltpunkte im Kreis	Angebot (HVZ/NVZ)	Betreiber	Anmerkungen
RB 48	(Remagen – Bonn – Köln -) Solingen Hbf. – Wuppertal Hbf.	Haan, Gruiten	T27/33	DB Regio NRW GmbH	
S1	Solingen – Düsseldorf Hbf. – D-Flughafen – Duisburg – Mülheim – Essen – Bochum – Dortmund	Hilden Süd, Hilden	T20	DB Regio NRW GmbH	
S6	Essen – Ratingen-Ost – Düsseldorf – Langenfeld (-Leverkusen – Köln – K-Nippes)	Hösel, Ratingen-Ost, Langenfeld Berghausen, Langenfeld (Rhld.)	T20	DB Regio NRW GmbH	
S8	Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach	Gruiten, Erkrath-Millrath, Hochdahl, Erkrath	T20	DB Regio NRW GmbH	
S9	Haltern am See – GE-Buer Nord – Gladbeck – Bottrop – Essen – E-Steele – Velbert-Langenberg - Wuppertal	Velbert Nierenhof, Velbert-Lengenberg, Neviges, Velbert Rosenhügel, Wülfrath-Aprath	T20	DB Regio NRW GmbH	
S28	Kaarster See – Neuss – Düsseldorf – Erkrath Nord – Mettmann Stadtwald	Erkrath Nord, Mettmann-Neanderthal, ME-Zentrum, Mettmann Stadtwald	T20	Regiobahn	
S68	Langenfeld (Rhld.)– Düsseldorf – Erkrath – Wuppertal-Vohwinkel	Langefeld (Rheinl.), L-Berghausen, (Erkrath, E-Hochdahl, E-Millrath, Haan)	T20	DB Regio NRW GmbH	in Lastrichtung Bedienung von Erkrath und Haan nur morgens bzw. nachmittags

4.3 Straßengebundener ÖPNV

4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen

Der Busverkehr im Kreis Mettmann wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit wenigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) in den Linienverkehr integriert.

Punktuell werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage nachfragegesteuert TaxiBusse (TB) bzw. AnrufSammelTaxen (AST) eingesetzt, die nur nach vorheriger Fahrtanmeldung verkehren.

Für das Busverkehrssystem wurden vom VRR Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten definiert. Hierzu gehören der SchnellBus (SB) und die Spezialverkehre TaxiBus (TB), AnrufSammelTaxi (AST) und NachtExpress (NE). Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet (siehe Tabelle 33).

Tabelle 33: Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen[72]

Produkt	**Produktmerkmale**
Schnellverkehr	
SchnellBus (SB)	VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr, Verbindung zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten; direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen, regelmäßige Verfügbarkeit mind. im 60-Min.-Takt als Ergänzung zum Schienenangebot mit Halt an nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; Angebot mit hoher Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit
Standardverkehr	
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewegen; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte; Verknüpfung mit anderen Produkten.
Spezialverkehr	
NachtExpress (NE)	ÖPNV-Angebot für den Freizeitverkehr speziell für die späten Abend- und frühen Morgenstunden, häufig über spezielle vom Standardverkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege

[72] Quelle: Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR"; VRR 1999.

Produkt	Produktmerkmale
TaxiBus (TB)/ AnrufSammelTaxi (AST)	Bedarfsorientiertes Ergänzungsangebot zum Standardlinien-Betrieb aus Gründen der Daseinsvorsorge; Bedarfslinienverkehr zu verkehrsschwachen Zeiten i. d. R. mit normalen Taxen oder Mietwagen nach telefonischer Voranmeldung; TaxiBus auf vorhandenen festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z. B. bis vor die Haustür; regelmäßige Verfügbarkeit min. im 60-Minuten-Takt

Der TaxiBus und das AST als nachfragegesteuerte Angebotsformen unterscheiden sich für den Kunden vorrangig in der Tarifgestaltung und in der Zielbedienung. Für beide Angebotsformen gilt der VRR-Tarif, der VRR-AST-Tarif liegt laut VRR-Produktkommunikation „geringfügig" über dem Bustarif (AST-Preisstufe 1: Einzelfahrt mit AST 2,60 Euro; Einzelfahrschein Preisstufe A 2,50 Euro; gültig ab 01.01.2013). Kinder von 6 bis unter 15 Jahren, Inhaber von Zeitfahrausweisen sowie Schwerbehinderte zahlen einen ermäßigten Preis. Die Anmeldung für beide Angebotsformen muss spätestens bis 30 Minuten vor Fahrtantritt erfolgen.

Neben den profilierten Angebotsformen existieren im Kreis Mettmann Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, die jedoch keiner besonderen Kommunikation unterliegen. Hierzu gehören u. a. die Ortsbuslinien, deren Bedienung sich ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert.

Daneben hat sich in den Städten Velbert und Erkrath über die Jahre der Bürgerbus als ergänzende Angebotsform etabliert. In Heiligenhaus besteht seit November 2012 ein Bürgerbus-Angebot. Der Bürgerbus wird in den Bereichen eingesetzt, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbetrieb nicht angeboten werden kann. Der Bürgerbus basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Bürger vor Ort, es gilt ein eigener Tarif („Inseltarif"); der VRR-Tarif kommt hier nicht zur Anwendung.

Als „Nebenprodukt" des NachtExpress verkehren im Kreis Mettmann DiscoLinien. Die Routen der Busse sind den Bedürfnissen der Discobesucher angepasst.

Darüber hinaus bestehen gesonderte Frühverbindungen (Direktverbindungen mit S-Bahn) zum Flughafen Düsseldorf (Station Düsseldorf Flughafen Terminal) aus mehreren Städten des Kreises Mettmann.

Linie	Stationen
von Köln	Langenfeld (Rhld.) (S6)
von Hagen	Erkrath (S8)
von Solingen	Hilden Süd, Hilden (S1)

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann setzt sich im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten zusammen:

Tabelle 34: Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann

ÖPNV-Angebot	**Anzahl der Linien**
Straßenbahn	1
SchnellBus (SB)	6
Bus	56
Ortsbus	27 (25+2; O14 und O19 in Ratingen als TB)
TaxiBus (TB) / AnrufSammelTaxi (AST)	2 / 1 (T1, T176, AST 237)
Bürgerbus (BB)	11
NachtExpress (N bzw. NE) / DiscoLinie (DL) / NachtTaxiBus	3 / 5 / 1 (T7)
davon innerhalb des Kreises	58
davon kreisgrenzenüberschreitend	55

Fahrplanstand Sommer 2012; zzgl. eine Bürgerbus-Linien im Heiligenhaus sowie Linie 795 zwischen Berghausen S und Monheim a. R. (seit November 2012)

4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand November 2012 verkehren im Kreis Mettmann insgesamt 112 Buslinien (inkl. Nachtverkehr und Bürgerbus-Linien) und eine Straßenbahnlinie.

Die Straßenbahn-Linie 712 gewährleistet ein schnelles und dichtes Bedienungsangebot zwischen der Innenstadt von Ratingen und der Düsseldorfer Innenstadt.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Kreises Mettmann sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an die benachbarten Ober- und Mittelzentren außerhalb der Schienenverkehrskorridore sowie der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Verbindung der Städte im Kreis untereinander und auch innerstädtische Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet.

In der Grundstruktur setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf die Innenstädte der kreisangehörigen Städte ausgerichteten Bedienungsachsen zusammen, eine Vielzahl der Linien stellt darüber hinaus die Anbindung der Siedlungsbereiche an das Schienennetz und somit an weitere relevante Ziele außerhalb des Kreises sicher. Einzelne tangentiale Linien, vorrangig im lokalen Bereich (z. B. Linie 787), ergänzen das Liniennetz.

Die Netzstruktur im ÖPNV kann grundsätzlich als ein Indiz für die Bedeutung der umliegenden Zentren für den Kreis Mettmann gewertet werden. Etwa die Hälfte aller Linien fährt über die Kreisgrenze und verbindet die Städte des Kreises mit den

benachbarten Zentren. Maßgebliches Oberzentrum ist hierbei die Landeshauptstadt Düsseldorf aber auch in Richtung Solingen Ohligs, Wuppertal und Essen verkehren einige Linien.

Für 11 Linien besteht die Hauptaufgabe in der Anbindung der kreisangehörigen Städte untereinander (z. B. Linien 741, 746, 770, 771). Im Nachtverkehr sind hier zusätzlich die DiscoLinien DL4 und DL5 zwischen Erkrath und Hilden bzw. Hilden und Haan zu nennen.

In den Städten Velbert, Heiligenhaus, Mettmann, Ratingen, Erkrath, Haan und Hilden gibt es eigenständige Ortsbusnetze, die die innerörtliche Erschließung gewährleisten und zudem häufig die Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz sicherstellen.

In Ergänzung zum Regelverkehr werden fünf Achsen mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (TaxiBus bzw. AST). Die vier Linien T1, T176, O14 und AST 237 verkehren bedarfsgesteuert im 60-Minuten-Takt, die Ortsbus-Linie O14 in Ratingen wird zu Hauptverkehrszeiten auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Die Ortsbus-Linie O19 verkehrt tagesdurchgängig im 30-Minuten-Takt.

Die Bürgerbus-Linien in Velbert-Langenberg, Velbert-Neviges, Erkrath und, seit November 2012, Heiligenhaus stellen ein weiteres Angebot in Ergänzung zum regulären Busbetrieb dar und unterstützen die Feinerschließung innerhalb der Ortsteile.

Drei NachtExpress-Linien sowie fünf DiscoLinien und ein Nacht-TaxiBus (T7) ergänzen das Verkehrsangebot im Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen. Wülfrath ist nur bedingt an das nächtliche ÖPNV-Angebot im Kreis angebunden.

Eine Übersicht über alle Linien, die im Kreis Mettmann verkehren, und deren Bedienungsangebot befindet sich im Anlagenband. Der Anlagenband III enthält darüber hinaus Liniennetzkarten der einzelnen Städte.

Karte 4: Linienplan Bestand (Karten 4.a – 4.j)

4.3.3 Bedienungsangebot

Das Bedienungsangebot im Kreis Mettmann zeichnet sich weitestgehend durch regelmäßige Taktverkehre aus, wobei sich die Bedienungszeiten und Taktfolgen hierbei an der Nachfrage auf der entsprechenden Linie orientieren (i. d. R. 20-/ 30- oder 60-Minuten-Takt). Da die Nachfrage im Tagesverlauf durch unterschiedliche Intensitäten geprägt ist, wird bei der Taktfolge unterschieden zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Hauptverkehrszeit deckt hierbei die Verkehrsspitzen vor allem im Berufs- und Schülerverkehr ab, auf einigen Relationen werden zur Bewältigung der Nachfrage ggf. die Takte verdichtet. In der Schwachverkehrszeit ist die Nachfrage deutlich geringer, das Fahrtenangebot wird der Nachfrage entsprechend angepasst. In der Regel wird während der SVZ auf den meisten Linien im Kreis ein 60-Minuten-Takt vorgehalten.

Der Bedienungszeitraum der einzelnen Linien richtet sich nach der Nutzerstruktur und somit auch nach der Nachfrage. Der überwiegende Teil der Linien hat Betriebsbeginn vor fünf Uhr morgens, nur ganz vereinzelte Linien starten erst nach sechs Uhr (z. B. Linie 793, O19). Das Betriebsende der Linien gestaltet sich in Abhängigkeit ihrer Verkehrsfunktion unterschiedlich. Während die Linien mit überregionalen Verbindungsfunktionen meist bis in die späten Abend- und Nachtstunden verkehren, enden einige der lokalen, auf das Kreisgebiet bezogenen Linien bereits gegen 20 bzw. gegen 22 Uhr (z. B. 742, 748, O12, OV2 etc.)

Auf den meisten Linien ist auch am Wochenende und an Feiertagen ein regelmäßiges Bedienungsangebot gegeben. Dieses orientiert sich sonntags und samstags außerhalb der Ladenöffnungszeiten maßgeblich an den Taktfolgen der SVZ, auf einigen Hauptverkehrsrelationen wird jedoch auch samstags tagsüber ein dichteres Angebot gewährleistet.

4.3.4 Verknüpfungspunkte

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 19 S-Bahn-Haltepunkte, von denen 18 direkt mit dem Busnetz verknüpft sind. Der Haltepunkt Erkrath-Nord wird von dem Bürgerbus Erkrath angefahren.

Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Städten sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz.

Bedeutende Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV mit mehr als 2.000 Umsteigern pro Tag im Busverkehr sind der S-Bahnhof in Langenfeld (Rhld.), Mettmann Jubiläumsplatz, Ratingen Ost, Ratingen Mitte und Mettmann Stadtwald.[73] Darüber hinaus zeichnen sich die Haltestellen Velbert Postamt, Velbert Willy-Brandt-Platz, Hilden Gabelung, Ratingen-Hösel, Hilden Süd, Mettmann Zentrum, Hilden Fritz-Gressard-Platz und Erkrath S durch relativ hohe Umsteigerzahlen aus. Alle übrigen Verknüpfungspunkte sind im Hinblick auf die Umsteigerzahlen von nachrangiger Bedeutung.

Neben den Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet übernehmen auch Verknüpfungspunkte in angrenzenden Städten eine Bedeutung für die Netzsystematik. Dazu gehören u. a. die S-Bahn-Stationen Düsseldorf Flughafen Bahnhof, Düsseldorf Rath, Düsseldorf Gerresheim und Wuppertal-Vohwinkel (Endhaltestelle der Schwebebahn und Bahnhof Vohwinkel) sowie die ÖPNV-Umsteigepunkte Wuppertal Wieden Schleife, Düsseldorf am Zault und Düsseldorf Gerresheim Krankenhaus.

[73] „Bedeutende Verknüpfungspunkte" hinsichtlich des Kriteriums Fahrgastnachfrage (Auswertung Umsteigerströme aus dem Verkehrsmodell)

Haltestellenname	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Erkrath		
Erkrath S	S8, S68, O5, O6, 734, 743, Bürgerbus Erkrath	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hochdahl S	S8, S68, O5, 741	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Millrath S	S8, S68, O5, O6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Erkrath, Neuenhausplatz	O6, 735, 737, 780, 781	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hochdahler Markt	O5, O6, 741, 780, 786	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Lokale Verknüpfung und Verknüpfung in verschieden Richtungen
Haan		
Gruiten S	RB48, S8, S68, O1, 641, 742	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Haan Bahnhof	RB48, O1, 784, 786, 792	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Haan Markt	SB50, O1, 692, 742, 784, 786, 792	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Heiligenhaus		
Heiligenhaus, Rathaus/ In der Blume/Stadtmitte	SB19, O17, 770, 771, 772, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfung
Heiligenhaus, Höseler Platz	O17, 770, 771, 772, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfung

Haltestellenname	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Hilden		
Hilden S	S1, O3, 783, 784	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Hilden Süd S	S1, 741, 781, 782, 785	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hilden Gabelung	741, 781,782, 783, 784	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hilden Fritz-Gessard-Platz	03, 783, 784, 785	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Langenfeld (Rhld.)		
Langenfeld S	S6, S68, 231, 254, 790, 791	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen?
Langenfeld Berghausen S	S6, S68, 777, 787	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Langenfeld Marktplatz/ Stadtgallerie/ Stadtmitte	231, 232, 237, 254, 777, 791	Verknüpfungshaltestellen Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Mettmann		
Mettmann-Stadtwald *(in der Bedeutung als SPNV-Verknüpfungshaltestelle vorrangig im Vergleich zu ME-Zentrum)*	S28, O10, O11, O13, SB68, 742, 745, 746, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Mettmann-Zentrum	S28, O10, O11, O13, SB68, 738, 741, 742, 743, 745, 746, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Neanderthal	S28, O12	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV

Haltestellenname	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Jubiläumsplatz/ Mettmann-Zentrum	O10, O13, SB68, 738, 741, 742, 743, 745, 746, 748, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Monheim a. R.		
Monheim Busbahnhof	233, 277, 788, 789, 790, 791, 793	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Ratingen		
Ratingen-Hösel	S6, O14, 751, 770, 773	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale Verknüpfung im Busverkehr
Ratingen-Ost	S6, O15, O16, 749, 757, 759, 761, 771, 773, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Ratingen Mitte	712, O15, O16, 749, 753, 757, 759, 761, 771, 773	Verknüpfungshaltestelle Bus/Tram und Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen, vorrangig in Richtung Düsseldorf
Ratingen-Homberg, Dorfstraße	748, 761, 771	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Am Kreuz	SB55, O16, O19, 751, 752, 754	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Brandenburger Straße	756, 757, 758, 759, 760, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung in Richtung D-Flughafen Bf.
Erfurter Straße	757, 759, 760, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Ratingen-Lintorf, Kirche	SB55, O16, O19, 752, 754	

Haltestellenname	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Velbert		
Velbert-Nierenhof Bf	S9, OV8	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Velbert-Nierenhof-Busbahnhof	OV8, 331, 634, 637, 647	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale und überregionale Verknüpfungen im Busverkehr
Velbert-Langenberg Bf	S9, OV6, OV7, OV8, 637, 647	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert-Neviges/Markt Bf	S9, 627, 647, 649, Bügerbus Neviges/Tönisheide	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert-Rosenhügel Bf	S9, 627, 647, 649	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert Innenstadt (Christuskirche, Postamt, Willy-Brandt-Platz, Schloßstraße)	SB19, (SB66), OV1, OV2, OV3, OV4, OV5, OV6, OV7, OV8, 169, 649, 746, 747, 770, 771	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Klinikum Niederberg	OV2, OV3, OV6, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfungen, über die Innenstadt von Velbert jedoch überörtliche Funktion
Am Berg	SB19, OV2, OV3, 747, 770	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Wülfrath		
Wülfrath-Aprath	S9, 601, 621	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; vorrangig Verknüpfung zum SPNV
Wülfrath, Stadtmitte	SB69, 601, 641, 746, 747, 748	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfungen

4.3.5 Tarif

Die ÖPNV-Angebote im Kreis Mettmann sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) integriert. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif. Eine Ausnahme stellen lediglich die Bürgerbus-Angebote dar, hier gelten gesonderte Fahrausweise („Inseltarif").

Der VRR-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Kreisgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen).

Zum Januar 2012 wurde die tarifliche Zusammenführung des VRR-Raums mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) vollzogen. Es gilt nunmehr vom östlichen Ruhrgebiet bis zum Niederrhein die VRR-Tarifsystematik, die hinsichtlich der räumlichen Gültigkeit entsprechend überarbeitet wurde. Neben den bisher gültigen Preisstufen A1 (A2), B, C und D, zzgl. der Kurzstrecke, gibt es darüber hinaus nun eine im gesamten neuen VRR-Tarifraum gültige Preisstufe E. Die ehemals im VRR-Gebiet geltende Preisstufe D wird unterteilt in die Preisstufen D Nord und D Süd, wobei der Geltungsbereich D Nord im Wesentlichen dem ehemaligen VGN-Raum entspricht, während der Geltungsbereich D Süd weitestgehend den ehemaligen VRR-Raum abdeckt.

Die Fahrscheinpalette des VRR-Tarifes ist breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten.

Herauszustellen sind die in den letzten 10 Jahren neu eingeführten, auf bestimmte Zielgruppen ausgerichteten Ticketformen[74]:

- „SchokoTicket" (seit 2002; Zielgruppe „Schüler"; verbundweite Gültigkeit),
- „BärenTicket" (seit 1. Oktober 2003; Zielgruppe „ab 60 Jahre"; Jahresticket für gesamten VRR-Raum; Zusatznutzen, wie 1.-Klasse-Nutzung),
- „Mein Ticket" („SozialTicket") (seit 1. Januar 2013; Abo-Ticket)[75].

Der Kreis Mettmann grenzt im Süden an den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Für Fahrten aus Erkrath, Haan, Hilden, Langenfeld (Rhld.) und Monheim a. R. über die Verbundgrenze hinaus gilt der VRS-Tarif. Es wird jedoch nur ein Ticket für Fahrten zwischen VRS- und VRR-Städten benötigt.

[74] siehe www.vrr.de

[75] siehe http://www.vrr.de/de/tickets/vielfahrer/sozialticket/index.html

4.4 Mobilität im Kreis Mettmann

4.4.1 Aufbau des Verkehrsmodells für den Kreis Mettmann

Die Grundzüge der ÖV-Nutzung im Kreis Mettmann werden nachfolgend auf der Basis der Berechnungsergebnisse des aktualisierten Verkehrsmodells 2011 dargestellt und bewertet.

Die Fortschreibung des Verkehrsmodells basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Grundlagedaten aus der IGVP 1998; Anlehnung an den Prognosehorizont 2015
- Eichung des Verkehrsmodells anhand von aktuellen Zähldaten im VRR (2009-2011)
- Übernahme der aktuellen Fahrplandetails für Bus und Schiene aus dem Fahrplan 2010/2011. Dies bezieht sich auf die Fahrzeiten, Liniencharakteristik, Entfernungen wie auch Umsteigezeiten.

Das Verkehrsmodell baut im Wesentlichen auf den Grundlagen und Ergebnissen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aus dem Jahr 1998 auf. Die Nachfragematrizen wurden an definierten Querschnitten mit aktuellen Zähldaten, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wurden, im ÖV und im IV geeicht.

Die Auswertungen beziehen sich hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) grundsätzlich auf Fahrten, d. h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt. Im IV werden Personenfahrten ausgewiesen als Summe von Kfz-Selbst- und –Mitfahrern. Im ÖV werden die Fahrgäste als Personenfahrten, unabhängig von der Umsteigehäufigkeit, betrachtet (entspricht dem „Verbundbeförderungsfall").

Die Aussagen in den nachfolgenden Kapiteln basieren auf den Ergebnissen der Auswertung des Verkehrsmodells. Als Quelle für alle Tabellen und Abbildungen dient das Verkehrsmodell.

4.4.2 Verkehrsaufkommen IV und ÖV

An einem Normalwerktag werden im Kreisgebiet Mettmann rund 1,44 Mio. Personenfahrten im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführt. Auf den motorisierten Individualverkehr (IV) entfallen hiervon etwa 1,26 Mio. Personenfahrten, der ÖPNV hat mit 180.500 Personenfahrten einen Anteil von 12,5% (inkl. SPNV).

Auffallend hoch ist der Anteil des kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zum Binnenverkehr. Etwa 60% aller Fahrten im IV haben ihre Quelle bzw. ihr Ziel außerhalb des Kreises, nur etwa 40% werden im Kreis-Binnenverkehr unternommen. Das Verhältnis im ÖV ist quasi entgegengesetzt, wobei der Anteil des kreisgrenzüberschreitenden Verkehrs mit 47% zwar immer noch vergleichsweise hoch, aufgrund der räumlichen Lage des Kreises im direkten Verflechtungsbereich verschiedener Großstädte in der Metropolregion jedoch erklärbar ist.

Der mittlere ÖV-Anteil als Verhältnis ÖV-Fahrten zur Summe aller Fahrten im motorisierten Gesamtverkehr (Summe IV+ÖV) beträgt 12,5%. Im Binnenverkehr des Kreises beträgt der ÖV-Anteil 15,8%, im Verkehr mit dem Umland sinkt der ÖV-Anteil auf nur noch 10,2%. Diese Werte verdeutlichen, dass mit zunehmender Entfernung die Bedeutung des IV zunimmt.

Tabelle 35: Personenfahrten im ÖV und IV gegliedert nach Binnenverkehr im Kreis und kreisgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell; Stand 2011)

Personenfahrten/ Werktag	**ÖV**	**IV**	**Gesamt**	**Anteil ÖV/(ÖV+IV)**
Kreisbezogener Binnenverkehr	94.953	505.545	600.498	15,8%
Stadtbezogener Binnenverkehr	*61.879*	*310.149*	*372.028*	*16,6%*
Kreisgrenzen-überschreitender Verkehr	85.552	755.433	840.985	10,2%
Gesamtverkehr	180.505	1.260.978	1.441.483	12,5%

4.4.3 Verkehrsaufkommen im ÖV

4.4.3.1 Regionale Verteilung der Quelle-/ Ziel-Verkehre

Im Quelle-/Zielverkehr des Kreises Mettmann sind mit ca. 11.200 Personenfahrten die Verkehrsströme zwischen Ratingen und Düsseldorf am stärksten ausgeprägt. Die Verkehrsrelation Hilden – Düsseldorf steht mit etwa 8.500 Fahrten in der Bedeutung an zweiter Stelle, während die anderen Relationen deutlich geringer in ihrer Nachfragerelevanz sind.

Die Anteile des ÖV sind bei den einzelnen Relationen unterschiedlich ausgeprägt. Die höchsten ÖV-Anteile sind im Verkehr zwischen Hilden und Düsseldorf bzw. zwischen Hilden und Solingen mit jeweils etwa 19% festzustellen, während auf den anderen Relationen der ÖV-Anteil zum Teil deutlich geringer ist. Auf keiner der übrigen stark nachgefragten Relationen ist der Vergleichsfaktor ÖV/(ÖV+IV) über 16%.

Vergleichsweise gering ausgeprägt ist der ÖV-Anteil bei den nachfragestärkeren Verbindungen zwischen Heiligenhaus und Essen (5,1%), zwischen Ratingen und Duisburg (5,2%) sowie zwischen Langenfeld (Rhld.) und Solingen (5,2%). Dies ist zum Teil mit dem vorliegenden Bedienungsangebot erklärbar. So sind z. B. auf der Relation Ratingen – Duisburg je nach Verbindung bis zu 2 Umstiege erforderlich, auf der Relation Heiligenhaus – Essen fällt der Reisezeitvergleich ÖV:IV mit etwa 2:1 (je nach Verbindung) sehr ungünstig für den ÖV aus.

Trotz des absolut betrachtet hohen Fahrgastaufkommens (ca. 11.200 Fahrgäste pro Tag) ist im Vergleich zum bestehenden Bedienungsangebot der ÖV-Anteil auch auf der Verbindung Ratingen – Düsseldorf überraschend gering ausgeprägt. Mit der

Straßenbahn-Linie 712 ist hier eine starke ÖPNV-Anbindung im dichten 10-Minuten-Takt gegeben.

Tabelle 36: Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen; dargestellt sind die Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV über beide Richtungen)

ÖV-Nachfrage zwischen … und …	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Mülheim an der Ruhr	Solingen	Wuppertal	Köln	Leverkusen
Erkrath	5.960 (14,6)					1.530 (14,5)		
Haan	1.312 (15,1)				2.198 (10,9)	3.038 (16,0)		
Heiligenhaus			526 (5,1)					
Hilden	8.476 (19,0)				2.570 (18,9)	708 (11,8)		
Langenfeld (Rhld.)	3.292 (12,1)				1.050 (5,2)		980 (11,6)	2.544 (9,9)
Mettmann	2.162 (14,8)					1.276 (12,2)		
Monheim a. R.	3.056 (14,0)						700 (9,5)	1.814 (12,3)
Ratingen	11.192 (12,6)	1.428 (5,2)	1.284 (9,3)	2.082 (14,8)				
Velbert			3.056 (8,5)			4.194 (11,8)		
Wülfrath						1.628 (9,9)		

Anm.: Angaben in ÖV-Fahrten/Werktag; Klammerwerte ÖV-Anteil [Verhältnis ÖV/(ÖV+IV)]

4.4.3.2 ÖV-Verflechtungen innerhalb des Kreises

Modal Split nach Städten

Im Rahmen der auf Ergebnissen des Verkehrsmodells basierenden Mobilitätsauswertungen im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann ist der Modal Split definiert als der Anteil, den der ÖV am gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen hat (Rad- und Fußgängerverkehr werden nicht berücksichtigt; siehe Kapitel 4.4.1).

Die Modal-Split-Anteile des ÖV (ÖV/(ÖV+IV)) in den einzelnen Städten des Kreises zeigen wesentliche Unterschiede in der Marktausschöpfung des ÖV. Der höchste ÖV-Anteil wird mit 18,4% in der Stadt Hilden erreicht. Hier wirken sich die kompakte Stadtstruktur und das gute Bedienungsangebot positiv auf die Nachfrage im ÖV aus. Auch Mettmann und Monheim a. R. profitieren von ihrer kompakten Siedlungsstruktur, die sich weitgehend auf einen bzw. zwei Siedlungsbereiche konzentriert.

Tabelle 37: Modal-Split-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten (Anteil ÖV/(ÖV+IV)) – Analyse 2011

Anteil ÖV/(ÖV+IV)	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath	Gesamt
Binnenverkehr (Stadt)	16,6%	15,8%	6,6%	21,6%	13,0%	18,5%	19,7%	16,2%	17,7%	13,3%	16,6%
Binnenverkehr (Kreis)	16,4%	15,1%	9,3%	20,2%	14,3%	16,2%	18,0%	15,1%	16,5%	13,0%	15,8%
kreisgrenzen-überschreitend	12,1%	12,5%	3,6%	15,8%	8,0%	11,4%	10,0%	10,1%	7,9%	7,2%	10,2%
ÖV-Anteil gesamt	14,6%	13,9%	7,7%	18,4%	11,4%	14,8%	14,6%	12,5%	13,6%	10,9%	12,5%

Demgegenüber kann sich der ÖV z. B. in Langenfeld (Rhld.), einer Stadt, die sich durch zersiedelte Strukturen mit mehreren Siedlungsbereichen auszeichnet, eher weniger durchsetzen. Dies spiegelt sich auch in den ÖV-Anteilen wider.

Überraschend ist der unterdurchschnittliche ÖV-Marktanteil in Städten wie Heiligenhaus und Wülfrath. Beide Städte haben kompakte Kernbereiche, mit nur wenigen Siedlungsbereichen in Randlage. Darüber hinaus verfügen beide Städte grundsätzlich über ein den jeweiligen Strukturen angemessenes Bedienungsangebot. In Heiligenhaus bestehen aufgrund der großen „Ringführung" leichte Defizite in der Transparenz des Bedienungsangebotes, so dass die grundsätzlich vorhandene Attraktivität für den Gelegenheitsnutzer kaum erkennbar ist.

In Ansätzen spiegeln diese Werte die typischen Unterschiede im Marktanteil des ÖV wider. In Städten mit kompakten Kernbereichen, die für den ÖV leicht zu erschließen sind, erreicht der ÖV üblicherweise die höchsten Anteile, während in den

dünner besiedelten bzw. auch in den zersiedelten Gebieten, die häufig nicht durch ein dichtes ÖPNV-Angebot gekennzeichneten sind, der Anteil zum Teil deutlich geringer ist.

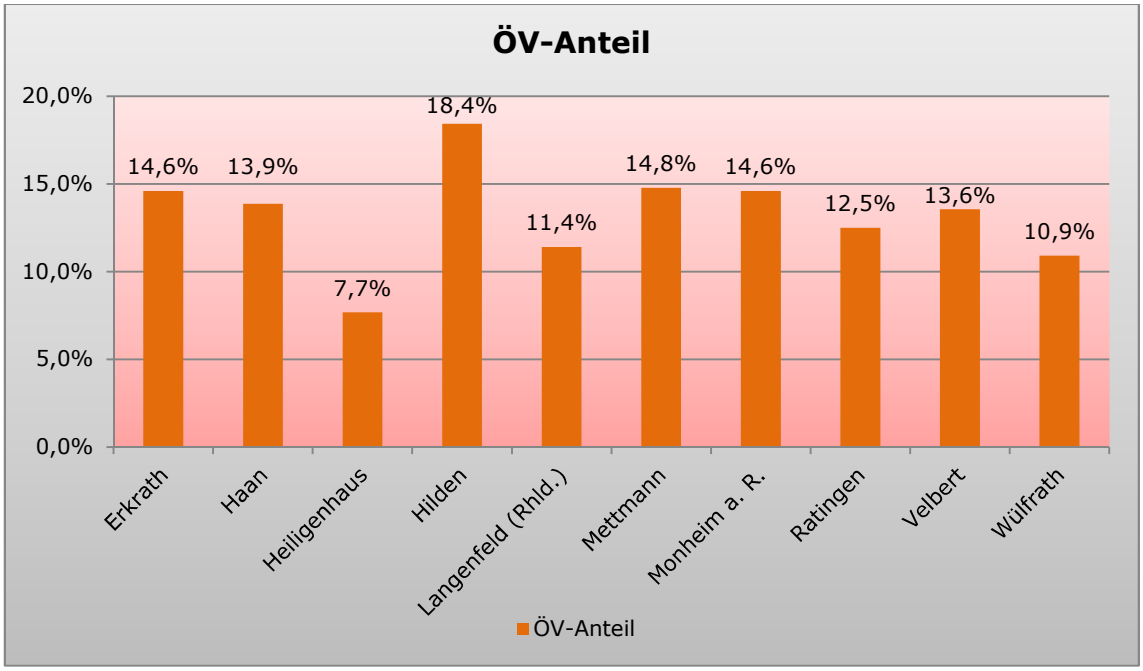


Abbildung 3: Anteil ÖV/(ÖV+IV) des gesamten motorisierten Verkehrs in den Städten des Kreises (Verkehrsmodell)

Die Verteilung der ÖV-Anteile zeigt ein erwartungsgemäßes Bild. Während auch hier wieder die ÖV-Anteile in Hilden sowohl im Gesamtverkehr als auch auf einzelnen Relationen hervorstechen, sind darüber hinaus die höchsten Marktpotenziale für den ÖV im Binnenverkehr der Städte angesiedelt.

Tabelle 38 zeigt auf, wie viel ÖV-Fahrten täglich (montags bis freitags) zwischen den Städten im Kreis unternommen werden. Die Werte in Klammern geben an, wie hoch der Anteil des ÖV auf der entsprechenden Relation im Vergleich zum gesamten motorisierten Verkehr [ÖV/(ÖV+IV)] ist.

Tabelle 38: ÖV-Verflechtungen zwischen den Städten (Verkehrsmodell)

	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath	Gesamt
Erkrath	4.475 (16,6)	767 (14,7)	0 (0,0)	2.197 (22,8)	98 (5,5)	1.089 (14,6)	31 (3,8)	222 (16,3)	29 (5,5)	39 (6,8)	8.947 (16,4)
Haan	767 (14,7)	2.575 (15,8)	0 (0,0)	855 (15,6)	99 (11,2)	489 (15,6)	40 (15,0)	62 (14,9)	48 (8,3)	39 (8,1)	4.974 (15,1)
Heiligen-haus	0 (0,0)	0 (0,0)	1.289 (6,6)	5 (3,3)	3 (4,1)	185 (10,0)	1 (3,7)	635 (9,6)	1.634 (14,6)	77 (5,7)	3.829 (9,3)
Hilden	2.197 (22,8)	855 (15,6)	5 (3,3)	8.872 (21,6)	1.622 (19,7)	246 (14,3)	233 (9,3)	82 (11,0)	28 (8,4)	20 (10,2)	14.178 (20,2)
Langen-feld (Rheinl.)	98 (5,5)	99 (11,2)	3 (4,1)	1.622 (19,7)	5.680 (13,0)	19 (4,2)	2.286 (17,9)	29 (6,4)	4 (1,9)	3 (4,2)	9.843 (14,3)
Mettmann	1.089 (14,6)	489 (15,6)	185 (10,0)	246 (14,3)	19 (4,2)	5.110 (18,5)	10 (3,9)	506 (12,4)	330 (11,1)	682 (16,6)	8.684 (16,2)
Monheim a. R.	31 (3,8)	40 (15,0)	1 (3,7)	233 (9,3)	2.286 (17,9)	10 (3,9)	5.218 (19,7)	16 (6,8)	1 (1,1)	1 (3,6)	7.837 (18,0)
Ratingen	222 (16,3)	62 (14,9)	635 (9,6)	82 (11,0)	29 (6,4)	506 (12,4)	16 (6,8)	11.734 (16,2)	408 (10,3)	107 (10,6)	13.801 (15,1)
Velbert	29 (5,5)	48 (8,3)	1.634 (14,6)	28 (8,4)	4 (1,9)	330 (11,1)	1 (1,1)	408 (10,3)	15.667 (17,7)	1.242 (13,2)	19.391 (16,5)
Wülfrath	39 (6,8)	39 (8,1)	77 (5,7)	20 (10,2)	3 (4,2)	682 (16,6)	1 (3,6)	107 (10,6)	1.242 (13,2)	1.259 (13,3)	3.469 (13,0)
Gesamt	8.947 (16,4)	4.974 (15,1)	3.829 (9,3)	14.178 (20,2)	9.843 (14,3)	8.684 (16,2)	7.837 (18,0)	13.801 (15,1)	19.391 (16,5)	3.469 (13,0)	94.953 (15,8)

Anm.: Angaben in ÖV-Fahrten/Werktag; Klammerwerte ÖV-Anteil [Verhältnis ÖV/(ÖV+IV)]

Mobilitätsverflechtungen zwischen den Städten des Kreises

Die räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖV zeigt die vergleichsweise hohe Bedeutung des kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrs, vor allem aber die überdurchschnittlich hohe Bedeutung des innerstädtischen Binnenverkehrs. Betrachtet man im Gegenzug die ÖV-Verflechtungen der Städte des Kreises untereinander, wird umso deutlicher, wie gering ausgeprägt die interkommunalen Beziehungen der Städte untereinander sind.
Hier bestätigt sich die bereits bei der Betrachtung des Pendlergeschehens herausgearbeitete Aussage, dass sowohl im Vergleich zu den Verflechtungen innerhalb eines Stadtgebietes (z. B. Velbert) als auch zu den Verflechtungen über die Kreisgrenze hinaus, die Verkehre zwischen den Städten des Kreisgebietes im ÖPNV eher gering ausgeprägt sind (Ausnahmen sind Heiligenhaus und Wülfrath).

Tabelle 39 stellt dar, wie hoch jeweils der Anteil an Verkehren ist, die im städtischen Binnenverkehr, innerhalb des Kreises Mettmann sowie über die Kreisgrenze hinaus mit dem ÖPNV erledigt wird.

Tabelle 39: Räumliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage (Verflechtungen) (Verkehrsmodell)

Anteil am Gesamtaufkommen im ÖPNV	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath
Anteil Binnenverkehr (Stadt)	19,4	17,1	17,0	26,0	24,4	29,5	30,8	33,0	47,7	16,0
Anteil Binnenverkehr (Kreis)	38,9	31,9	67,2	31,1	35,8	41,3	31,0	11,6	22,7	56,2
Anteil kreisgrenzenüberschreitend	41,7	51,0	15,8	42,9	39,8	29,3	38,2	55,4	29,7	27,8

4.5 Fahrgast-Nachfrage

Die Aussagen in diesem Kapitel basieren auf den Ergebnissen der Auswertung des Verkehrsmodells. Als Quelle für alle Tabellen und Abbildungen dient das Verkehrsmodell.

4.5.1 Streckennachfrage

Hinsichtlich der durchschnittlichen Nachfrage nach Streckenabschnitten zeigt sich eine hohe Konzentration der Verkehrsmengen auf die SPNV-Strecken vorrangig mit Ausrichtung auf die angrenzende Landeshauptstadt Düsseldorf (siehe Karte 5).

Nachfragestarke Achsen im ÖPNV konzentrieren sich primär auf das südliche Kreisgebiet. Im Vergleich zum nördlichen Kreisgebiet hat der Süden eine deutlich kompaktere Struktur, was sich auf die Gestaltung des Busnetzes auswirkt. Während der Norden insgesamt stärker zersiedelt ist, hier also mehr Buslinien erforderlich sind um eine flächendeckende Erschließung bzw. weitreichendere Verbindungsaufgaben gewährleisten zu können, wird die Nachfrage im Süden ausgehend von Hilden sowohl in nördlich Richtung nach Erkrath und Haan als auch nach Süden, also in Richtung der angrenzenden Städte Langenfeld (Rhld.) und im weiteren Verlauf Monheim a. R., auf wenigen Verbindungsachsen gebündelt.

Darüber hinaus ist eine erhöhte Streckennachfrage insbesondere auf den Teilstrecken, auf denen sich mehrere Linien überlagern festzustellen. Betroffen sind hiervon die Innenstadtbereiche der Städte, in Einzelfällen auch Anbindungen bzw. die Erschließung von einwohnerstarken Stadtteilen (z. B. Anbindung Ratingen Lintorf, Erschließung Ratingen West, Velbert Tönisheide).

Karte 5: Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV

4.5.2 Haltestellenbezogene Nachfrage

In der Summe über alle Ein- und Aussteiger im ÖV (SPNV und ÖPNV) sind die nachfragestärksten Haltestellen im Kreis Mettmann die S-Bahn-Haltestellen Langenfeld (Rhld.) mit ca. 8.800 und Hilden Süd mit über 8.100 Ein- und Aussteigern pro Tag. Die SPNV-Verknüpfungshaltestelle Ratingen Ost hat mit annähernd 7.800 Ein- und Aussteigern ein Fahrgastaufkommen in ähnlicher Größenordnung. Auch die Bahnhöfe Erkrath S, Hilden S und Mettmann Stadtwald S können als Aufkommensschwerpunkte bezeichnet werden (siehe Summen der Ein- und Aussteiger aus Tabelle 40 und Tabelle 41).

Tabelle 40: SPNV-Nachfrage an den S-Bahn-Haltepunkten im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)

S-Bahn-Haltepunkt	**Summe Ein- /Aussteiger SPNV**	**davon Umsteiger**
Langenfeld (Rhld.) S	5.573	2.658
Hilden Süd S	4.977	931
Hilden S	4.675	601
Erkrath S	3.768	920
Ratingen Ost S	3.502	780
Haan Gruiten S	3.383	792
Mettmann Stadtwald S	3.057	1.416
Erkrath Hochdahl-Millrath S	2.457	315
Ratingen Hösel S	2.099	917
Haan S	1.895	880
Langenfeld (Rhld.) Berghausen S	1.707	611

Die nachfragestärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann sind interessanterweise nicht die Verknüpfungshaltestellen SPNV-Bus sondern die zentralen Verknüpfungshaltestellen im Busverkehr in Ratingen und Velbert (Postamt) mit jeweils über 5.700 Ein- und Aussteigern am Tag, darüber hinaus auch die Innenstadthaltestellen Willy-Brandt-Platz (Velbert), Jubiläumsplatz (Mettmann) sowie Gabelung (Hilden). Außerdem sind die Bushaltestellen an den S-Bahn-Stationen von einer hohen Nachfrage gekennzeichnet.

Die nachfragestärkste Haltestelle in der Stadt Heiligenhaus ist die Innenstadt-Haltestelle Rathaus mit etwa 1.100 Ein- und Aussteigern am Tag. Die Nachfrage an der gegenüberliegenden Richtungshaltestelle In der Blume/ Stadtmitte ist mit etwa 550 Ein- und Aussteigern pro Tag deutlich weniger stark ausgeprägt. Mit annähernd 1.200 Ein- und Aussteigern (davon etwa 300 Umsteiger) ist auch die „zweigeteilte" Verknüpfungshaltestelle Höseler Platz/ Unterstadt von nennenswerter Bedeutung für den ÖPNV in Heiligenhaus.

Bringt man die reinen Ein- und Aussteigerzahlen in Relation zu den umsteigenden Fahrgästen an den jeweiligen Haltestellen, verdeutlicht dies die bedeutende Funktion vieler Buslinien als Zubringerverkehre auf die S-Bahn-Linien.

Tabelle 41 enthält eine Auflistung der nachfragestärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann. Aufgeführt sind alle Haltestellen mit mehr als 2.000 Ein-/ Aussteigern pro Tag bzw. mit mehr als 500 Umsteigern.

Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)

Stadt	**Haltestelle**	**Summe Ein-/Aussteiger**	**davon Umsteiger**
Ratingen	Ratingen Mitte	5.756	2.333
Velbert	Postamt	5.717	1.900
Velbert	Willy-Brandt-Platz	4.725	1.557
Mettmann	Jubiläumsplatz	4.365	2.533
Hilden	Gabelung	4.349	1.388
Ratingen	Ost S	4.260	2.435
Langenfeld (Rhld.)	Langenfeld S	3.313	3.164
Hilden	Süd S	3.171	1.262
Velbert	Am Berg	3.053	845
Wülfrath	Stadtmitte	2.895	713
Haan	Haan, Markt	2.839	881
Monheim a. R.	Busbahnhof	2.744	993
Mettmann	Stadtwald S	2.566	2.134
Erkrath	Neuenhausplatz	2.499	44
Hilden	Margarethenhof	2.454	0
Hilden	Fritz-Gressard-Platz	2.435	1.087
Erkrath	Erkrath S	2.432	1.039
Mettmann	Posener Straße	2.279	0
Hilden	Grünewald	2.255	8
Langenfeld (Rhld.)	Rathaus	2.199	455
Hilden	Nové-Mêsto-Platz	2.174	238
Langenfeld (Rhld.)	Marktplatz	2.143	343
Ratingen	Dieselstraße	2.132	112
Mettmann	Zentrum S	2.117	1.138
Velbert	Schloßstraße	2.058	413
Erkrath	Hochdahler Markt	2.038	590
Langenfeld (Rhld.)	Knipprather Straße	1.897	1.005
Velbert	Neviges Markt/Bahnhof	1.805	577
Ratingen	Hösel S	1.463	1.324
Velbert	Christuskirche	1.301	718

Karte 6: Haltestellenbelastung – Ein- und Aussteiger an Haltestellen

4.6 Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004 - Bilanz der Umsetzung –

Die verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Angebotsplanung im zweiten Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann bauen grundsätzlich auf den Zielsetzungen und Rahmenvereinbarungen auf, die im Zuge der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans definiert wurden. Wesentliche Zielvorgabe war hier die Umsetzung eines „Differenzierten Bedienungsmodells" als zukunftsweisendes Nahverkehrssystem, welches dem ÖPNV-Kunden das „Gesamtsystem Nahverkehr" mit den einzelnen Produkten und ihren jeweiligen Funktionen näher bringen sollte. Das „Zielkonzept 2009" orientiert sich eng an diesen Vorgaben.

Aufbauend auf diesem Grundgedanken konnten in den Jahren seit 2004 einige Maßnahmen realisiert werden, einiges wurde jedoch aus verschiedenen Gründen nicht bzw. noch nicht umgesetzt.

Neben der Umsetzung des NVP 2004 sowie den darauf aufbauenden Veränderungen des Verkehrsangebotes wurden darüber hinaus in den letzten Jahren regelmäßig Anpassungen im Bedienungsangebot und Liniennetz sowie Taktverschiebungen zur Optimierung von Anschlüssen durchgeführt.

4.6.1 Zielerfüllung der Umsetzung des NVP 2004

In den nachfolgenden Tabellen sind die im NVP 2004 aufgrund der definierten Ziele und Planungsvorgaben abgeleiteten Schwachstellen und Verbesserungspotenziale aufgeführt. Des Weiteren wird vermerkt, ob und in welchem Maße die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV realisiert wurden.

4.6.1.1 Maßnahmen „Netz und Angebot"

Maßnahmen SPNV

Tabelle 42: Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Ost-Verlängerung RegioBahn S28 (S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel)	nicht umgesetzt; Maßnahme wird im NVP Schiene des VRR (1. Fortschreibung 2010) als kurzfristig umzusetzende Maßnahme im Szenario 2015 geführt; die Finanzierung der betrieblichen Kosten ist jedoch nicht geklärt; Kreis hält an einer Realisierung der Maßnahme fest
Reaktivierung der stillgelegten Trasse der Niederbergbahn als lokale SPNV-Verbindung (Anbindung von Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath an Düsseldorf, Essen und Wuppertal)	nicht umgesetzt; Maßnahme wird als „Vorhaben der Stufe 1" in der IGVP geführt (Zwischennutzung als Radweg)
Reaktivierung der Ratinger Weststrecke zwischen Duisburg-Entenfang und Düsseldorf-Rath	nicht umgesetzt; Maßnahme wird als „Vorhaben der Stufe 1" in der IGVP geführt; Ergebnis Machbarkeitsstudie; Kreis hält an einer Realsisierung der Maßnahme fest

Maßnahmen Straßenbahn

Tabelle 43: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Straßenbahn" und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
712 (Straßenbahn): Düsseldorf - D-Rath - Ratingen Mitte: • Mit Realisierung der Wehrhahnlinie Ausbau zur Stadtbahn U72, dadurch Verkürzung der Fahrzeit.	tlw. umgesetzt, Ausbau zur Stadtbahn-Linie in Ratingen ist 2010 tlw. erfolgt; der Verknüpfungspunkt Ratingen Mitte soll bis 2015 umgebaut werden; Maßnahme ist auch Bestandteil des NVP Düsseldorf 2010-2015, vollständige Umsetzung mit Realisierung der Wehrhahnlinie ist geplant bis 2015

Maßnahmen Bus

Tabelle 44: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus" und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Regionalverkehr - SchnellBus	
SB50: Haan, Nachbarsberg - Haan, Markt - Düsseldorf Süd - Düsseldorf Mitte: • ab Haan auf dem Linienweg der 786 zur Haltestelle Nachbarsberg • Taktverdichtung in der HVZ	 • nicht umgesetzt • vormittags umgesetzt, nachmittags zum FPW 06/2012 umgesetzt
SB53: Mülheim Hbf - Mülheim Mitte - Mülheim-Selbeck - Ratingen-Lintorf - Ratingen West - A 52 - Düsseldorf Hbf: • Neue Schnellbuslinie auf Basis der Linie 755 • Fahrten pro Tag vorher: ---/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV: 28	teilw. umgesetzt; neue Schnellbus-Linie SB55 ersetzt die Linien 755 auf dem Abschnitt von Ratingen-Lintorf, Siemensstraße bis Düsseldorf Hbf
SB68: Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann Stadtwald S - Wuppertal-Wieden - Wuppertal Hbf: • Einstellung nach Verlängerung der Regiobahn bis Wuppertal. bis dahin unverändert	nicht umgesetzt; S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wuppertal Vohwinkel ist Bestandteil der IGVP und NVP VRR
SB69: Wuppertal Hbf - Wülfrath Rathaus: • bei optimiertem Umstieg von S-Bahn 9 auf 601 evtl. Einstellung möglich.	nicht umgesetzt
Regionalverkehr – Bus	
131: Mülheim Mitte - Ratingen-Breitscheid - Essen-Kettwig S: • Verlängerung bis Kettwig S als Ersatz für Linie 762	nicht umgesetzt
233: Leverkusen, Bayerwerk - Monheim, Daimlerstr. – Rheinpark: • Verlängerung der Linie bis Gewerbegebiet Rheinpark. Änderung des Linienweges im Bereich Königsberger Straße	nicht umgesetzt
234: Leverkusen-Opladen, BusBf - Langenfeld – Leichlingen: • Linie kann entfallen	umgesetzt
235: Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld – Leichlingen: • Einschränkung der Fahrtenzahl/ Tag (von 13 auf 5)	Linie eingestellt
243: Leverkusen-Hitdorf - Langenfeld S:	umgesetzt

Maßnahme	**Umsetzung**
• Linie kann mangels Nachfrage entfallen	
254: Leichlingen, Busbf - Langenfeld S: • Linie kann mangels Nachfrage entfallen	teilweise umgesetzt
601: Wuppertal Hbf - W-Wieden - Aprath - Wülfrath Rathaus: • 20-Minuten-Takt mit guter Anbindung an die S9 in Wülfrath-Aprath • Fahrten pro Tag vorher: 21/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:52	nicht umgesetzt
641: Wülfrath - Wülfrath-Düssel - Wuppertal-Wieden - W-Vohwinkel - Haan-Gruiten: • Abschnitt Vohwinkel - Haan kann in AST oder TaxiBus umgewandelt werden.	nicht umgesetzt
647: Velbert-Neviges - Langenberg - Nierenhof – Hattingen: • Verdichtung zwischen Hattingen und Neviges um 5 Fahrten • Ausdünnung auf Wuppertaler Stadtgebiet	umgesetzt • nicht umgesetzt
741: Mettmann - Neanderthal - Erkrath-Hochdahl S - Hilden Süd S - Hilden, Südfriedhof: • Erweiterung der Linie am Wochenende durch die Ohligser Heide bis Ohligs Bf. 10-Minuten-Takt mit Stichfahrt nach Giesenheide zwischen Hilden Süd S und Gewerbegebiet Giesenheide	nicht umgesetzt
747: Velbert Mitte - Flandersbach - Wülfrath Rathaus - Wülfrath-Sporthalle: • evtl. Einstellung des Astes Rathaus - Sporthalle mangels Nachfrage	nicht umgesetzt
748: Wülfrath - ME-Obschwarzbach - Ratingen-Homberg - Mettmann-Metzkausen - Mettmann Mitte: • Einstellung des Astes Homberg - Wülfrath. Ersatz durch 761	nicht umgesetzt; im Rahmen des NVP wird das Liniengeflecht im Bereich Ratingen-Homberg hinsichtlich der Anschlussbeziehungen geprüft (Linie 748, 761, 771) (siehe Linie 761)
755: Mülheim Mitte - Ratingen-Lintorf - Ratingen West - A 52 - Düsseldorf Hbf.: • Wird ersetzt durch SB5X und dadurch verlängert bis Mülheim Mitte.	teilw. umgesetzt; ersetzt durch SB55 von Ratingen-Lintorf, Siemensstraße bis Düsseldorf Hbf
759: Bahnhof D-Flughafen - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S: • Ausweitung des Leistungsangebotes zum Flughafenbahnhof	1. Stufe der Ausweitung des Leistungsangebotes ist umgesetzt (Linie verkehrt im 20-Minuten-Takt; wurde zum FPW 06/2012 in der HVZ zum 10-Min.-Takt

Maßnahme	Umsetzung
	verdichtet); Umsetzung der 2. Stufe ist ab 2013 geplant
762: Ratingen Breitscheid - Essen-Kettwig - Heiligenhaus-Isenbügel - Klinikum Niederberg - Velbert Mitte: • Linie kann mangels Nachfrage eingestellt werden. Ersatz in Velbert durch OV9 (siehe dort).	umgesetzt
777: Langenfeld-Richrath - Langenfeld Mitte - Berghausen S - Monheim-Baumberg: • Verlängerung der Linie über Griesstraße hinaus bis Gewerbepark Rheinpark: 20-Minuten-Takt in der HVZ • Fahrten pro Tag vorher: 26/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:33	• umgesetzt; Linie verkehrt über Griesstraße und Gewerbegebiet Rheinpark bis Monheim, Busbahnhof • teilweise umgesetzte; 20-Minuten-Takt in der HVZ nur zwischen Langenfeld (Rhld.) Stadtgalerie und Monheim a. R. Busbahnhof, Konzept ÖPNV mit 36 Fahrten zwischen Langenfeld, Stadtgalerie und Monheim, Busbahnhof; über gesamte Strecke 26 Fahrten
780: Düsseldorf, Jan-Wellem-Platz - Hilden Nord - Hilden Mitte - Solingen-Ohligs: • Aufwertung zur SchnellBus-Linie • eventuell neue Schleifenfahrt in Hilden Nord	nicht umgesetzt; Linie verkehrt zwischen Düsseldorf, Heinrich-Heine-Allee und Erkrath, Hochdahler Markt
783: Solingen-Ohligs - Hilden S - Hilden, Dorotheenheim: • neuer Linienweg durch Kalstert	nicht umgesetzt; die Befahrbarkeit des Ortsteils Kalstert mit Bussen ist nicht gegeben
786: Haan, Nachbarsberg - Haan Markt - Haan Bf - Hochdahler Markt: • ab Haan Markt über Zwengenberger Straße zur Endstelle "Wiedenhof" • Fahrten pro Tag vorher: 34 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:31	nicht umgesetzt
788: Düsseldorf-Benrath - Monheim BusBf - Erich-Klausener-Str.: • neue Haltestelle im Bereich "Am Kielsgraben". Linienwegsänderung auf Düsseldorfer Stadtgebiet.	keine Änderung im Kreisgebiet
789: Düsseldorf-Holthausen - Monheim, BusBf - Monheim, Erich-Klausener-Straße: • Fahrt über Kapellenstraße und Kirchstraße in	nicht umgesetzt

Maßnahme	**Umsetzung**
Monheim am Rhein in der HVZ	
790: Langenfeld - Langenfeld Markt - Langenfeld S - Monheim, BusBf - Bayer Landwirtschaftszentrum : • Einstellung des Astes Monheim Busbahnhof bis Bayer-Landwirtschaftszentrum	nicht umgesetzt
791: Solingen-Ohligs - Langenfeld S - Monheim Mitte: • Weiterführung über Kreisverkehr Oranienburger Straße bis Bleer Straße über "Heide" und Alfred-Nobel-Straße	teilweise umgesetzt; Linie verkehrt ab Monheim, Busbahnhof über Berliner Ring und Lichtenberger Straße bis „Heide" (Endstelle „mona mare")
792: Haan Markt - Solingen-Ohligs, Bahnhof: • ab "Pütt" bis "Bahnhof" über den Linienweg der Linie O1 • Fahrten pro Tag vorher: 39 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:31 Fahrten/Tag	teilweise umgesetzt; • Linienweg zwischen „Pütt" und „Bahnhof" über Linienweg der Linie O1 • Anpassung der Fahrtenanzahl nicht umgesetzt
Lokale Verkehre	
Ratingen	
O19: Ortsbusverkehr Lintorf-West: • Neue TaxiBuslinie im Ortsverkehr Lintorf	umgesetzt mit geänderter Linienführung
750 (Ortsbus): RAT-Tiefenbroich - RAT West: • Linie kann mangels Nachfrage eingestellt werden.	umgesetzt
757 (Ortsbus): Ratingen West - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S: • Verlängerung bis Grüner See als Ersatz für 750	nicht umgesetzt
761(Ortsbus): Ratingen Mitte - Ratingen Ost S - Ratingen-Homberg - Wülfrath Mitte: • Verlängerung über Homberg hinaus bis Wülfrath Mitte als Ersatz für 748 (siehe dort). Mehrleistung in Ratingen. • Fahrten pro Tag vorher: 17 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:25	nicht umgesetzt; im Rahmen des NVP wird das Liniengeflecht im Bereich Ratingen-Homberg hinsichtlich der Anschlussbeziehungen geprüft (Linie 748, 761, 771) (siehe Linie 748)
Monheim am Rhein	
793 (Ortsbus): Monheim, BusBf - Bayer Landwirtschaftszentrum: • Einstellung der Linie im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Netzes in Monheim am Rhein möglich.	nicht umgesetzt; Linie über Monheim a. R., Busbahnhof bis Monheim, Betriebshof verlängert
Haan	
O1 Haan: Gruiten - Gruiten S - Schallbruch - Markt - Hülsberger Busch:	teilweise umgesetzt;

Maßnahme	**Umsetzung**
• In Gruiten Verlängerung bis Sinterstraße. Erweiterung des Linienweges im Bereich Rheinische Straße • Fahrten pro Tag vorher: 47 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:35	• Verlängerung bis Sinterstraße umgesetzt • Linienweg im Bereich Rheinische Straße und Anpassung des Fahrtenangebotes nicht umgesetzt
Mettmann	
O13: Mettmann: Stadtwald S - West - Berliner Straße – Jubiläumsplatz: • Führung wie ursprünglich geplant durch Mettmann West	umgesetzt
Heiligenhaus	
O18: Heiligenhaus: Isenbügel - Langenbügel - Nordring - Mitte – Nonnenbruch: • Neue Ortsbuslinie Isenbügel - Nordstraße - Nonnenbruch als Teilersatz für 762.	mit Linie 772 zwischen Isenbügel und Heiligenhaus Mitte teilweise umgesetzt; Erschließung des Wohngebietes Nonnenbruch durch den Bürgerbus seit Nov. 2012; keine innere Erschließung Isenbügel
Velbert	
OV9: Velbert: Mitte - Nord – Klinikum: • Neue Ortsbuslinie als Ersatz für 762; Linienführung über Velbert Nord. • Fahrten pro Tag vorher: --- Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:15	teilweise umgesetzt; mit OV6 in der Verlängerung Velbert Innenstadt bis Klinikum Niederberg

4.6.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2004

4.6.2.1 Maßnahmen „Netz und Angebot"

Tabelle 45:
Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen außerhalb des NVP 2004 nach Jahren

Maßnahme
2006/2007
• Herausnahme der Linienführung der Linie 772 über die Isenbügeler Straße infolge der Einstellung der Linie 762 zwischen Ratingen Breitscheid, Am Kessel über Essen Kettwig, Heiligenhaus, In der Rose und Klinikum Niederberg nach Velbert Mitte aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage.
• Verlängerung der Linie 782 über die Haltestelle Köbener Straße in Hilden, einjähriger Probebetrieb (Juni 2006 und Juni 2007); Rücknahme aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage
2008
• Einrichtung einer NachtExpresslinie (NE13) in Monheim a. R., Entfall der DL13 im Dezember 2008
2009
• Angebotsausweitung auf der Linie 745 in Mettmann durch Verlängerung einzelner Fahrten bis zur FHDW in Mettmann-West im Dezember 2009
• Änderung des Linienverlaufes der DiscoLinie DL1 in Ratingen und vollständige Rücknahme der Linie aus Heiligenhaus im Juni 2009, Kompensation durch Ausweitung des Angebotes zwischen Ratingen Hösel (S) und Heiligenhaus (nicht bis Velbert) auf der Linie 770 in den Nachtstunden
• Anpassen des Fahrplanangebotes im Kreis Mettmann im Rahmen der Umsetzung des S-Bahnkonzeptes Düsseldorf/ Kreis Mettmann
2010
• Betriebsaufnahme des Bürgerbus in Erkrath im August 2010
• Angebotsanpassung im Liniennetz der Stadt Monheim a. R. zum August 2010
• Einstellung der Linie 171 zwischen Velbert und Essen aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage, dafür Einrichtung einer TaxiBuslinie T1 zwischen Velbert, Moltkeplatz und Velbert, Bernsmühle (August 2010)
• Einstellung der Linie 177 auf Velberter Gebiet aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage, dafür Einrichtung einer TaxiBuslinie T176 zwischen Velbert Nierenhof, Busbahnhof und Essen, Altersheim (November 2010)
2011
• Einrichtung der Nachtbuslinie N20 zwischen Langenfeld (S) – Leverkusen Opladen Bus Bhf. im Dezember 2011
• Kürzung der Linie 131 in Ratingen von der ehem. Endhaltestelle „Am Kessel" bis zur „Flurstraße" ab September 2011

Maßnahme
2011/12
• Verlängerung der Linie 737 durch das Gewerbegebiet Erkrath-Unterfeldhaus, einjähriger Probebetrieb zwischen Januar 2011 und Juni 2012, Rücknahme aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage
2012
• Einrichtung einer neuen Buslinie 257 zwischen Leichlingen und Langenfeld (Rhld.), Gladbacher Straße im Januar 2012.
• Einstellung der Linien NE9 und NE10 in Velbert zum Fahrplanwechsel im Januar 2012
• Verlegung der Endhaltestellen der Linien 754 und SB55 in Ratingen von der Haltestelle Motor-Hotel in Breitscheid zur Siemensstraße in Lintorf im Januar 2012 (siehe hierzu auch Planungen im NVP 2004 zur ehem. Linie 755)
• Ausweitung des Linienverlaufes der O19 in Ratingen-Lintorf zum Fahrplanwechsel im Januar 2012
• Linienkonzept Ratingen-West/ Flughafenbahnhof (Realisierung der 1. Stufe zum Fahrplanwechsel im Juni 2012); die Linie 759 verkehrt nun in der HVZ im 10´-Takt; Maßnahme ist z. T. Bestandteil des NVP aus 2004 (siehe Planungen zur Linie 759 „Ausweitung des Leistungsangebotes zum Flughafenbahnhof“)
• Einrichtung einer Bürgerbus-Linie in Heiligenhaus (Umsetzung im November 2012)
• Anbindung des Gewerbegebietes Im Weidental durch Linie 795 (Umsetzung im November 2012)
• Verknüpfung des Nachtverkehrsangebotes in Langenfeld (Rhld.) durch die Linien 785, NE13 und N20 sowie mit der S6 am S-Bahnhof Langenfeld

4.7 Anregungen der kreisangehörigen Städte

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden im Winter 2010/2011 alle Städte im Kreis Mettmann, die Verkehrsunternehmen sowie weitere Beteiligte zu ihren Anregungen und Hinweisen zur Nahverkehrsplanung befragt. Darüber hinaus wurden mit den einzelnen Städten im Juni/ Juli 2011 Stadtgespräche geführt.

Von den Städten wurden dabei neben konkreten Anregungen zu bestimmten Linien folgende Schwerpunktthemen genannt:

- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Verbesserung der Fahrgastinformation, Einrichten von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) an zentralen Verknüpfungspunkten
- Verbesserung der Tarifsystems und Tarifgerechtigkeit
- Verbesserung der Fahrzeugqualität (einzelne S-Bahn-Linien)

Von den Verkehrsunternehmen wurden neben Angaben zu verspätungsanfälligen Abschnitten auch einige konkrete Planungsvorschläge gemacht.

Aufbauend auf diesen Grundaussagen wurden im November 2011 Regionalkonferenzen mit den Städten und den jeweiligen Verkehrsunternehmen abgehalten, in denen gezielt auf verschiedene Fragestellungen eingegangen wurde sowie konkrete Anregungen für die Nahverkehrsplanung erfragt wurden.

Die benachbarten Aufgabenträger haben im Wesentlichen auf Planungen hingewiesen, die die kreisgrenzenüberschreitenden Linien betreffen.

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Regionalkonferenzen ist im Anlagenband II, Anlage 4 dokumentiert.

5 Stärken-Schwächen-Analyse

5.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Untersuchungsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil definierten „Basisstandards" für die Haltestelleneinzugsbereiche (siehe Kapitel 2.1.4). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Das ÖPNV-Netz im Kreis Mettmann ist weitgehend lückenlos und ohne gravierende Mängel in der Erschließung. Die zentralen Bereiche der Städte sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, die Städte insgesamt weisen durch das dichte Haltestellennetz im ÖPNV und SPNV eine gute bis sehr gute Erschließungsqualität auf.

In den meisten Stadtteilen der Stadt Erkrath sind alle Einwohner durch die Haltestellen im ÖV erschlossen. In den Stadtteilen Alt-Erkrath, Sandheide, Willbeck und Unterfeldhaus sind kleinere Erschließungsdefizite vorhanden. Es wird dort jedoch trotzdem eine gute Erschließungswirkung von über 90% der Einwohner erreicht. In Alt-Erkrath werden kleinere Teilbereiche ausschließlich durch den Bürgerbus erschlossen. Dieser verkehrt im 60-Minuten-Takt und weist somit ein im Vergleich zum übrigen ÖPNV-Angebot etwas reduziertes Bedienungsangebot auf.

In Haan liegen weite Siedlungsbereiche innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. In Gruiten, Haan Mitte und Haan Ost sind knapp 100% der Einwohner erschlossen. Von den Erschließungsdefiziten sind prozentual nur wenige Einwohner betroffen. In Haan West wohnen knapp 95% der Einwohner innerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen.

Die Erschließungswirkung in Heiligenhaus ist grundsätzlich als gut zu bewerten, großflächige Siedlungsgebiete im Bereich Vogelsang und Nonnenbruch sind jedoch nicht im Einzugsbereich von ÖPNV-Zugangsstellen (Fahrplanstand Sommer 2012). Mit der Einführung einer Bürgerbus-Linien im November 2012 können diese Defizite zumindest anteilig gemindert werden, jedoch verkehrt der Bürgerbus nur eingeschränkt vormittags und nachmittags mit großer Taktlücke am Mittag. Ein kleineres Erschließungsdefizit befindet darüber hinaus am westlichen Randbereich von Isenbügel.

Der Stadtteil Stadtwald in Hilden ist zu 100% durch den ÖPNV erschlossen. In der Innenstadt wird eine Erschließungswirkung von nahezu 100% erreicht, in der Weststadt werden die besiedelten Bereiche vollständig erschlossen. In der Nordstadt und Südstadt liegt die Erschließungswirkung noch über 90%. In der Oststadt wohnen unter 90% der Einwohner innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen.

In Langenfeld (Rhld.) wird in den Stadtteilen Berghausen, Richrath, Immigrath und Langenfeld Mitte eine gute Erschließungswirkung des ÖPNV mit über 90% erreicht. In Reusrath werden weniger als 90% der Einwohner und in Wiescheid weniger als 80% durch den ÖPNV erschlossen.

Die meisten Stadtbereiche in der Kreisstadt Mettmann sind durch eine hohe Erschließungswirkung von nahezu 100% gekennzeichnet. Lediglich in den Stadtteilen

Mettmann West, Berliner Straße/ Kaldenberg, Metzkausen sowie teilweise in den Außenbereichen sind kleinere Erschließungsdefizite vorhanden. Insgesamt wird jedoch auch hier eine gute Erschließungswirkung von über 90% erreicht.

Die Stadt Monheim am Rhein ist in weiten Bereichen nahezu zu 100% durch den ÖPNV erschlossen. In den Stadtteilen Zaunswinkel und Alt Monheim werden etwa 95% der Einwohner erschlossen.

In der Stadt Ratingen sind in diversen Stadtgebieten kleinere Erschließungslücken vorhanden. Diese Bereiche sind jedoch meist von ÖPNV-Linien umgeben, die durch Linienüberlagerungen häufig ein dichtes Bedienungsangebot bereithalten, so dass hier kaum ein Handlungsbedarf abgeleitet wird. Lediglich in Ratingen-Hösel und Ratingen-Homberg liegen großflächigere Gebiete außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. Die Erschließungswirkung liegt hier zwar unterhalb von 90%, aufgrund der Bevölkerungsstruktur wird der Bedarf für eine ÖPNV-Erschließung eher gering eingeschätzt.

Der Stadtteil Velbert-Mitte ist in weiten Teilen nahezu vollständig durch den ÖPNV erschlossen. Lediglich im Bereich West an der Stadtgrenze zu Heiligenhaus ist ein größeres Wohngebiet ohne direkte ÖPNV-Anbindung (Bereich „Zur Sonnenblume"). Auch die Stadtteile Velbert-Langenberg und Velbert-Neviges verfügen grundsätzlich über eine hohe Erschließungswirkung, einzelne Teilbereiche werden hier jedoch nicht über den regulären ÖPNV sondern über Bürgerbus-Linien erschlossen. Mit Ausnahme der Linie 2 des Bürgerbus Langenberg weisen diese Bürgerbus-Linien häufig ein, im Vergleich zum übrigen ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet, reduziertes Bedienungsangebot mit teils größeren Taktlücken bzw. nur einzelnen Fahrten auf, was die Erschließungswirkung in den betroffenen Gebieten relativiert (insbesondere in den Bereichen Eichenstraße (BBN4) und Bökenbuschstraße (BBL4)). Die Standards für die Angebotsqualität werden in diesen Bereichen nicht eingehalten. Kleinere Erschließungslücken weisen außerdem einzelne Randbereiche in Neviges und Tönisheide auf, die Erschließungswirkung liegt aber auch hier insgesamt bei deutlich über 90%.

Auch die Siedlungsbereiche in der Stadt Wülfrath sind nahezu vollständig im ÖPNV erschlossen, Defizite aus denen sich ein Handlungsbedarf ableiten lässt sind kaum bis gar nicht erkennbar. Lediglich einzelne Gehöfte sowie Randbereiche von Gewerbegebieten liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche, so dass auch in Wülfrath die Erschließungswirkung im Bereich der besiedelten Flächen bei annähernd 100% liegt.

Erschließungsdefizite

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Basisstandards entsprechend erschlossen. Für diese Gebiete erfolgte eine Bewertung der Situation vor Ort; aufbauend auf den Ergebnissen wurde eine entsprechende qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen.

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend[76] bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt in etwa 20 Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem hohen bzw. mindestens mittleren Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf" bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tiefergehende Betrachtung erfordert. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

Im Anlagenband befindet sich eine Übersicht über weitere Erschließungsdefizite mit geringem Handlungsbedarf.

Tabelle 46: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Erkrath		
33 (Willbeck) • Wohngebiet im Bereich Kopernikusstraße/ Keplerstraße mit Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 550 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf Fußweg zu Haltestellen noch akzeptabel
20 (Unterfeldhaus) • Bereich westliches Industriegebiet und nördlich anschließende Bereiche mit Mehrfamilienhausbebauung • Einzelhandelsstandort ohne ÖPNV-Anbindung	• Großflächiges Gebiet • Nördlicher Bereich mit Wohnbebauung am Rande des 300 m Einzugsbereiches der Haltestelle Neuenhausplatz (Überlagerung vieler Linien) • Südlicher Bereich mit Gewerbe bis zu 600 m Entfernung zur nächsten Haltestelle • Seit Fpl. 2011/ 2012 tlw. durch Linie 737 erschlossen – Probebetrieb wurde zum Fahrplanwechsel 2012/ 2013 mangels Nachfrage wieder eingestellt	➔ mittlerer Handlungsbedarf

[76] Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient": HVZ/SVZ mindestens stündliche Bedienung; in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte Bedienung alle zwei Stunden.

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Haan		
Haan Ost • Östliches Randgebiet des Industrieparks Haan-Ost • Einzelhandelsstandort am Rand der Erschließung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 800 m	➔ hoher Handlungsbedarf
Haan West • Bereich westliche Erkrather Straße/ Bachstraße/ Am Sandbach mit Reihenhaus- und Einzelhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von zwei Haltestellen der Linien 784 und 786	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Haan West • Wohngebiet im Bereich Ohligser Straße mit lockerer Einzelhausbebauung • Randbereich Gewerbe	• Gebiet am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 784 und 792	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Haan Mitte • Wohngebiet im Bereich Beethovenstraße/ Breidenhofer Straße/ Am Mühlenbusch mit Einzelhaus- und Mehrfamilienhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 692 und 742 • eingeschränkte Befahrbarkeit des Bereiches mit Bussen	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Heiligenhaus		
Heljensbad	• fehlende Direktanbindung	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Bereich Nonnenbruch	• Defizite in der inneren Erschließung, aufgrund der Sozialstruktur ist eine ÖV-Affinität im Stadtbereich erkennbar	➔ mittlerer Handlungsbedarf ➔ Erschließung des Siedlungsbereiches durch BügerBus-Linie mit eingeschränktem Bedienungsangebot seit Nov. 2012

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Vogelsang • großflächiges Wohngebiet, hauptsächlich Einfamilienhausbebauung	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m • enge Straßenräume mit einseitigem Parkverkehr; Probleme bei der Befahrbarkeit mit dem Bus	➔ mittlerer Handlungsbedarf ➔ Erschließung des Siedlungsbereiches durch BügerBus-Linie mit eingeschränktem Bedienungsangebot seit Nov. 2012
nachrichtlich aus Befragung der Städte: *schlechte Umsteigebeziehungen aus der Wassermangel in Richtung Hösel*	• *zweigeteilte Haltestelle am Höseler Platz*	*➔ mittlerer bis hoher Handlungsbedarf; Einrichtung von DFI im Jahr 2013 bereits erfolgt*
Hilden		
Nordstadt • Bereich Elb/ Holterhof • Kleinräumiges Wohngebiet mit Einzel- und Reihenhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Nordstadt • Wohngebiet im Bereich Schalbruch, östlich des Westrings • Mehrfamilien- und Geschoßwohnungsbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linie O3	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Nordstadt • Gewerbegebiet Nordwest, Bereich Westring	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Weststadt • Gewerbegebiet, Bereich südlich der Weststraße (Heinrich-Hertz-Straße, Siemensstraße)	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 800 m • eingeschränkte Befahrbarkeit des Bereiches mit Bussen	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Oststadt • Kleinräumiger nördlicher Bereich Kalstert mit Mehrfamilienhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linien 782 und 783 • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Oststadt • Bereich Schönholz und südlich angrenzende Bereiche des Wohngebietes mit Mehrfamilienhausbebauung (nördlich des Raffaelwegs) • nördlicher Bereich des Gewerbegebietes Hilden Ost	• Entfernung aus dem Bereich Schönholz zu den nächsten Haltestellen bis zu ca. 800 m, aus den übrigen Bereichen bis zu 500 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf ➔ hoher Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Langenfeld (Rhld.)		
Reusrath • Bereich nordöstlich des Marktes mit lockerer Einzelhaus-, Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung • Förderschule und Seniorenbegegnungsstätte ohne ÖPNV-Anbindung	• Großflächiges Gebiet mit Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Langenfeld (Rhld.) • Wohngebiet im Bereich südlich Hochstraße und östlich Talstraße mit lockerer Einzelhaus- und Mehrfamilienhausbebauung	• Großflächiges Gebiet mit Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Immigrath • Wohngebiet östlich Goethestraße mit dichter Mehrfamilienhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 600 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Wiescheid • Wohngebiet im Bereich Feldhausen mit lockerer Einzelhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Wiescheid • Westlicher Siedlungsbereich mit lockerer Einzelhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Mettmann		
3 – Berliner Straße/ Kaldenberg • nördliche Stadtteilgrenze (Randbereich Am Kothen/ Leipziger Straße) • hoher Anteil Mehrfamilienhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (im Zuge der Realisierung von etwa 400 WE im angrenzenden Bereich „Kirchendelle" ab 2015 ist die Anpassung des ÖPNV-Angebotes geplant)	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf *(Handlungsbedarf ist aktuell noch als gering einzustufen, zukünftig im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Gebiets „mittel")*
Monheim am Rhein		
Alt Monheim/ Zaunswinkel • Bereich Frohnstraße bis Voigtshof mit Wohnbebauung und tlw. Gewerbe • Marienburg und Marienburgpark ohne direkte ÖPNV-Anbindung	• Großflächiger Bereich mit Entfernung zur nächsten Haltestelle von bis zu 700 m (sehr dichtes Angebot durch Überlagerung diverser Linien)	➔ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Berliner Viertel • Bereich Pflegezentrum am Ernst-Reuther-Platz • Seniorenheim ohne direkte ÖPNV-Anbindung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereich von 5 Haltestellen (sehr dichtes Angebot durch Überlagerung diverser Linien)	➔ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Ratingen		
2 – West • Wohngebiet östlich Grüner See (Felderhof-Siedlung), Mehrfamilienhausbebauung, Reihenhäuser	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m • Lage am Rand des 400 m-Einzugsbereiches[77] der Linie 712 bzw. der Linie 759 und 760 • Befahrbarkeit für Busse kaum gegeben • vsl. geringe ÖPNV-Affinität, Trend zum 2. und 3. Pkw	➔ mittlerer Handlungsbedarf
Velbert		
22 (West) • Wohngebiet, hauptsächlich Einfamilienhausbebauung; östlich von Flandersbach zwischen Zur Sonnenblume und Schopenhauerstr.	• großflächiges Gebiet mit Lage am Rand des 300- bzw. 400 m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ mittlerer Handlungsbedarf *(Erschließung soll im Zuge der Einrichtung des ZOB Velbert-Mitte angegangen werden)*

Eine Liste mit Defiziten in der Erschließung weitgehend geringer Ausprägung ist Bestandteil des Anlagenbandes (Anlagenband II, Anlage 3).

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt.

Detailkarten aller Städte mit Übersichten über alle Erschließungsdefizite sind dem Anlagenband III zu entnehmen.

Karte 7: ÖPNV-Erschließung (Karten 7.a – 7.j)

[77] aufgrund des dichten Bedienungsangebotes auf der Linie 712 werden die Einzugsbereiche der betroffenen Haltestellen vergrößert (400m)

5.2 Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener raumstruktureller Kennwerte, wie Siedlungsgröße und Arbeitsplatzaufkommen, das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf das Taktangebot sowie die Umsteigehäufigkeit und –zeit analysiert. Untersucht wird die Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Siedlungsbereich in Richtung der Innenstadt der jeweiligen Stadt, sowie in Richtung des relevanten Oberzentrums bzw. der relevanten Oberzentren. Darüber hinaus werden die Verbindungen aus den jeweiligen Innenstädten in Richtung der relevanten Nachbarstädte sowie in Richtung der Kreisstadt Mettmann untersucht und bewertet. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 2.1.5 des Anforderungsprofils definiert.

Eine detaillierte Darstellung der Analyse der Angebotsqualität ist der Anlage 3 im Anlagenband II zu entnehmen.

5.2.1 Anbindung an zentrale Orte

Die Angebotsqualität im ÖPNV des Kreises Mettmann ist insgesamt als gut bis sehr gut zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. In der HVZ wird auf vielen Linien ein dichter 20-Minuten-Takt angeboten, weitgehend alle Linien verfügen mindestens über einen 60-Minuten-Takt, der auch in der SVZ und am Wochenende vorgehalten wird.

Defizite in der Anbindung an die benachbarten Zentren

Die Anbindung aus den Städten des Kreises Mettmann an die benachbarten Zentren ist grundsätzlich als ausreichend zu bewerten. Lediglich einzelne Verbindungen entsprechen nicht den definierten Basisstandards. Zu unterscheiden ist hier grundsätzlich zwischen Defiziten in der Vertaktung und Defiziten bei den Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit. Im Hinblick auf das Taktangebot sind die allermeisten Anbindungen als mindestens den definierten Standards entsprechend zu bewerten.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeit ergibt einzelne Defizite in der Anbindung auf verschiedenen Relationen. Die Städte Heiligenhaus und Monheim a. R. sind ohne, die Innenstädte von Velbert und Wülfrath ohne direkten S-Bahn-Anschluss, so dass die Anbindung an die Oberzentren häufig mit Umstiegen an benachbarten S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen verbunden ist.

Tabelle 47: Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren

Verbindung	**VZ**	**Situation Soll-Ist-Vergleich[78] (Takt/Umstiege)**		**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
		Soll	**IST**	
Erkrath				
Düsseldorf (aus Hochdahl)	NVZ	30/0	20-60/0-1	• im 60-Minuten-Takt ohne Umstieg • im 20-Minuten-Takt mit Umstieg ➔ kein Handlungsbedarf, da Überlagerung der Angebote ausreichend
Hilden (aus Alt-Erkrath)	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	• keine Direktverbindung • Umstieg in Erkrath Neuenhausplatz mit kurzen Übergangszeiten zwischen O6 und 781 ➔ kein Handlungsbedarf
Mettmann (aus Alt-Erkrath)	HVZ NVZ	20/0 30/0	60/0 60/0	• Direktverbindung mit Linie 743 im 60-Minuten-Takt • Verbindung im 20-Minuten-Takt mit Umstieg über Hochdahl S ➔ NVZ: kein Handlungsbedarf
Haan				
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	20+/0-1 2x60/0-1	• HVZ: Direktverbindung mit SB50 morgens und nachmittags in der HVZ • HVZ Verbindung über Gruiten S im 20-Minuten-Takt • NVZ: Direktverbindung mit SB50 im T60 • NVZ: Verbindung über Gruiten S im T60 ➔ kein Handlungsbedarf
Heiligenhaus				
Essen	HVZ NVZ	20/0 30/0	20+/0-1 20+/0-1	• stündliche Direktverbindung mit dem SB19 • Umstieg in Ratingen-Hösel mit kurzen Übergangszeiten zwischen 770 und S6 • Stadt Heiligenhaus ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten

[78] Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[78] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
				➔ kein Handlungsbedarf
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	• Umstieg in Ratingen-Hösel mit kurzen Übergangszeiten zwischen 770 bzw. 771 und S6 • Stadt Heiligenhaus ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel ➔ aktuell kein Handlungsbedarf ➔ ggf. Optimierung der Anbindung an den Flughafenbahnhof durch Einrichten einer SchnellBus-Linie von Velbert über Heiligenhaus nach Düsseldorf nach Fertigstellung der A44
Wuppertal	HVZ NVZ	20/0 30/0	60/1 60/1	• Ausrichtung auf Wuppertal ist nachrangig ➔ kein Handlungsbedarf
Mettmann				
Wuppertal	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/0-1 (20)/0-1	• stündlich Direktverbindung mit SB68 bis Wuppertal Hbf. und stündlich Direktverbindung mit 745 bis Vohwinkel (durch Überlagerung 30-Minuten-Takt) ➔ aktuell kein Handlungsbedarf da Überlagerung der Angebote ausreichend ➔ es bestehen jedoch Bestrebungen, die Regiobahn S28 bis Wuppertal Hbf zu verlängern
Monheim am Rhein				
Düsseldorf (aus Alt-Monheim)	HVZ NVZ	20/0 30/0	10/1 20/1	• Stadt Monheim a. R. ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg an den S-Bahnhöfen Langenfeld (Rhld.) und Berghausen; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein Handlungsbedarf
Köln (aus Alt-Monheim)	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	• Stadt Monheim a. R. ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.); hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein Handlungsbedarf

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[78] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
Ratingen				
Essen	HVZ NVZ	20/0 30/0	(20)/1 (20)/1	• Anbindung Ratingen Ost im 20-Minuten-Takt (S-Bahn) ➔ kein Handlungsbedarf, da dichtes Bedienungsangebot zwischen Ratingen Mitte und Ratingen-Ost
Duisburg	HVZ NVZ	20/0 30/0	(20)/1-2 (20)/1-2	➔ Optimierung der Anbindung an Duisburg erfolgt im Zusammenhang mit den Planungen zur verbesserten Anbindung des Flughafenbahnhofes Düsseldorf *(Umsetzung in zwei Stufen geplant; Umsetzung der ersten Stufe zum FPW 06/2012 realisiert)*
Mettmann	HVZ	20/0	2/h / 0-1	• stündliche Direktverbindung (Linie 749) und stündliche Umsteigeverbindung mit Anschlussgarantie über Ratingen-Homberg • die Pendlerverflechtungen zwischen den benachbarten Städten Mettmann und Ratingen sind im Berufsverkehr mit etwa 1.000 Pendlern täglich vergleichsweise mäßig ausgeprägt, das heutige Bedienungsangebot wird entsprechend dem Bedarf als ausreichend eingeschätzt ➔ kein akuter Handlungsbedarf, ggf. überprüfen der Anschlusssituation im Liniengeflecht Ratingen-Homberg
Velbert				
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	(10)/1 (10)/1-2	• keine Direktverbindung, jedoch dichtes Bedienungsangebot • Velbert-Mitte ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, häufige Anbindung mit Umstieg an S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen benachbarter Städte; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten ➔ aktuell kein Handlungsbedarf ➔ ggf. Optimierung der Anbindung an den Flughafenbahnhof durch Einrichten einer SchnellBus-Linie von Velbert über Heiligenhaus nach Düsseldorf nach Fertigstellung der A44

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[78] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
Wülfrath				
Wuppertal	HVZ	20/0	20/0-1	• stündlich 2 Direktfahrten, davon eine schnelle Verbindung mit SB69 • zusätzliches Angebot durch „langsame" Bus- und Umsteigeverb. mit S-Bahn (S9 im 20-Minuten-Takt ab Aprath mit Umstieg auf 601; in Richtung Wuppertal 15 Minuten Wartezeit) • Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ Optimierung des Umstiegs in Aprath durch Einrichten einer DFI zur Verbesserung der Abstimmung SPNV/Bus
Essen	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1-2 20/1-2	• keine Direktverbindung ab Rathaus; ab Wülfrath-Aprath Direktverbindung im 20-Minuten-Takt (S9) • Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ Problem: verspätungsanfällige S-Bahn S9 / fehlende DFI ➔ Optimierung des Umstiegs in Aprath durch Einrichten einer DFI zur Verbesserung der Abstimmung SPNV/Bus ➔ Optimierung der Anschlusssituation S9/601 durch zeitliche Fahrplananpassung der Linie 601 *(Realisierung zum FPW März 2013 geplant)*
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	• Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ aktuell kein Handlungsbedarf

Defizite in der Anbindung an die Kernstädte

Lediglich einzelne Stadtbereiche sind nicht den für den Kreis Mettmann definierten Standards entsprechend an die jeweilige Kernstadt angebunden. Auf den überwiegenden Relationen ist eine gute bis sehr gute Anbindung festzustellen.

Tabelle 48: Defizite in der Anbindung verschiedener Stadtbereiche an die Kernstadt

Verbindung	**VZ**	**Situation Soll-Ist-Vergleich[79] (Takt/Umstiege)**		**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
		Soll	**IST**	
Langenfeld (Rhld.)				
Berghausen	NVZ	30/0	60/0 (20/0)	• Direktverbindung aus den Siedlungbereichen im 60-Minuten-Takt mit Buslinie 777 • Direktverbindung im 20-Minutentakt mit S-Bahn ➔ kein Handlungsbedarf
Ratingen				
Hösel	NVZ	30/0	60/0	• Linie 773 wird in der NVZ ausgedünnt auf 60-min.-Takt • zwischen den S-Bahnhöfen Ratingen Ost und Ratingen Hösel besteht ein 20-Min.-Takt (S6) ➔ kein Handlungsbedarf

Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt

Die Kreisstadt Mettmann als Verwaltungsstandort ist aus nahezu allen Städten im Kreisgebiet grundsätzlich im Rahmen der definierten Standards zu erreichen. Es ist lediglich ein Defizit bezüglich der Umsteigehäufigkeit festzustellen.

[79] Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot.

Tabelle 49: Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt Mettmann

Verbindung	**VZ**	**Situation Soll-Ist-Vergleich[80] (Takt/Umstiege)**		**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
		Soll	**IST**	
Monheim am Rhein				
Mettmann	HVZ NVZ	60/1 60/1	20/2-3 20/2-3	• keine Verbindung mit nur einem Umstieg • jedoch dichtes Angebot mit verschiedenen Linien • die Pendlerverflechtungen zwischen Monheim a. R. und der Kreisstadt Mettmann sind im Berufsverkehr mit etwa 100 Pendlern täglich sehr gering ausgeprägt, das heutige Bedienungsangebot wird entsprechend dem Bedarf als ausreichend eingeschätzt ➔ kein Handlungsbedarf

Auf verschiedenen Relationen im Kreisgebiet bzw. auch über die Kreisgrenze hinaus wird ein Bedienungsangebot vorgehalten, welches das in den definierten Basisstandards mindestens geforderte Bedienungsangebot zum Teil deutlich überschreitet. Für die meisten Relationen besteht aus planerischer Sicht **kein** Handlungsbedarf zur Reduzierung des Angebotes, da die betroffenen Siedlungsbereiche häufig an nachfragestarken Achsen liegen bzw. sich das dichte Bedienungsangebot durch Überlagerung verschiedener Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen ergibt.

Einzelne Relationen werden im Rahmen des NVP gezielter hinsichtlich eines möglichen Anpassungsbedarfs untersucht.

5.2.2 Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Grundsätzlich verfügt der Kreis Mettmann auch in den Abendstunden und am Wochenende über ein gutes Angebot im ÖPNV, welches in vielen Bereichen noch durch die zahlreichen SPNV-Linien ergänzt wird, die ebenfalls meist bis weit in die Nacht hinein verkehren.

[80] Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot

Die meisten Linien im Kreisgebiet verkehren von Montag bis Freitag auch im Abendverkehr bis 22:00 bzw. bis etwa 0:00 Uhr im 60-Minuten-Takt, einige Linien sogar im 30-Minuten-Takt (z. B. die Linien 169, 233, 649, 737, 746, 747, 751, 759, 780, 784, 785, O16). Linien, die vor 20:00 Uhr das Bedienungsangebot einstellen sind neben reinen Schulverkehrslinien die Linien SB68 (Wuppertal – Mettmann), 753 (Mülheim – Ratingen), 756/758 (Ratingen – Düsseldorf-Theodor-Heuss-Brücke U), 761 (Ortsbus Ratingen) und 774 (Essen – Ratingen).

Auch am Wochenende endet die Bedienungszeit auf vielen Linien erst nach 22:00 bzw. 0:00 Uhr. Linien, die am Wochenende ihren Betrieb vor 20:00 Uhr einstellen sind neben den oben genannten Linien der SB19 sowie die Linien 331, 634 (sonntags), 734 (samstags), 742, 748 (sonntags), 772 (samstags gegen 18 Uhr), 774 (samstags vor 19 Uhr), 783 (samstags und sonntags vor 18 Uhr), 786 (sonntags vor 19:00 Uhr), 787 (samstags vor 15:00 Uhr), 792 und die Ortsbus-Linien O12 (sonntags vor 19 Uhr), O14 (samstags vor 17 Uhr), OV5 (samstags und sonntags).

Lediglich auf den Linien 219, 232, 756, 758, 775 sowie auf der reinen Schulverkehrslinie 793 wird am Wochenende kein Angebot vorgehalten, einige weitere Linien verkehren nicht an Sonn- und Feiertagen.

Im Nachtverkehr gibt es im Kreisgebiet ein vielfältiges Angebot an NachtExpress-Linien und Discobus-Linien. Darüber hinaus gibt es Linien, deren Bedienungszeitraum in Anlehnung an die Bedürfnisse im Freizeitverkehr am Wochenende bis nach 2 Uhr ausgedehnt wird, so dass alle kreisangehörigen Städte über ein Grundangebot im Nachtverkehr verfügen (z. B. Linie 712 Düsseldorf – Ratingen, Linie 738 Düsseldorf – Mettmann, Linie 746 Mettmann – Wülfrath (– Velbert), 770 (Velbert –) Heiligenhaus – Ratingen).

Grundsätzlich kann das Bedienungsangebot im Nachtverkehr im Kreis als gut bzw. den Bedürfnissen entsprechend gewertet werden. Defizite bestehen vielmehr in der Bekanntmachung/ Vermarktung der Angebote in den Städten Heiligenhaus und Wülfrath, in denen das Angebot durch den normalen Linienverkehr abgedeckt wird, das heißt in denen es weder NachtExpress- noch Discobus-Linien gibt.

Erkrath wird in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen von der Linie DL4 zwischen 0:00 und 4:00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient.

Die Linie DL5 verkehrt in Haan in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen mit zwei Fahrtenpaaren zwischen 1:00 und 3:00 Uhr. Auf der Ortsbuslinie O1 gibt es in den Nächten auf Samstag und Sonntag zwischen Haan Mitte und Gruiten zwei Fahrtenpaare zwischen 0:00 und 2:00 Uhr.

Die zentralen Bereiche von Heiligenhaus verfügen in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen über ein durchgängiges stündliches Bedienungsangebot durch die Linien 770 auf der Relation Ratingen-Hösel – Heiligenhaus. Am SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel hat die Linie Anschluss an die S6 aus Düsseldorf. In dem nordwestlich gelegenen Stadtteil Isenbügel gibt es kein entsprechendes Angebot. Das Bedienungsangebot der Linie 772 endet freitags gegen 21 Uhr, samstags bereits gegen 17:30 Uhr.

In Hilden verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen zwei Discolinien, die Linie DL4 zwischen 0:00 und 4:00 Uhr im 60-Minuten-Takt und die Linie DL5 mit zwei Fahrtenpaaren zwischen 1:00 und 3:00 Uhr.

Langenfeld (Rhld.) wird Freitagnacht mit zwei Fahrten zwischen 0:00 und 3:00 Uhr aus Solingen bedient (DL3). Aus Leverkusen-Opladen verkehrt die N20 Freitag- und Samstagnacht sowie vor Feiertagen mit drei Fahrtenpaaren nach Langenfeld (Rhld.). Freitagnacht gibt es auf der Linie 785 zwischen Düsseldorf und Langenfeld (Rhld.) von 0:00 bis ca. 2:00 Uhr zwei bzw. drei Fahrten. Das Nachtverkehrsangebot der Linien 785 und der Linie N20 sowie der aus Monheim a. R. kommenden Linie NE13 sind am Bahnhof Langenfeld (Rhld.) mit der S-Bahn S6 verknüpft.

Die nordwestlich der Regiobahn gelegenen Siedlungsbereiche der Kreisstadt Mettmann werden in den Nächten vor Samstagen und vor Sonn- und Feiertagen von der DiscoLinie DL6 erschlossen. Darüber hinaus gibt es an den Wochenenden nachts gegen 1 Uhr eine Fahrt von der Düsseldorfer Innenstadt nach Mettmann (Linie 738). Diese Fahrt (Ankunft in Mettmann ca. 2 Uhr) sowie auch eine Fahrt mit Ankunft gegen 1 Uhr hat am Jubiläumsplatz in Mettmann Anschluss an die Linie 746 nach Wülfrath.

In Monheim a. R. verkehrt in den Nächten Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen die Linie NE13 von bzw. zum S-Bahnhof Langenfeld. zwischen 20:00 und 1:00 Uhr im 30-Minuten-Takt und zwischen 1:00 und 3:00 im 60-Minuten-Takt.

Ratingen verfügt auch im Nachtverkehr am Wochenende über eine ausgesprochen gute Anbindung an das Oberzentrum Düsseldorf. Die das Stadtgebiet fast vollständig erschließende DiscoLinie DL1 hat alternierend sowohl am SPNV-Haltepunkt Ratingen-Ost als auch am Haltepunkt Ratingen-Hösel Anschluss an die S6 aus Richtung Düsseldorf, so dass hier in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage bis etwa 4 Uhr früh einmal pro Stunde eine Anbindung gewährleistet wird. Ebenfalls Anschluss hat die Linie 770 am Haltepunkt Ratingen-Hösel nach Heiligenhaus. Dieses Angebot gilt am Wochenende durchgängig die ganze Nacht. Eine umsteigefreie, aber längere Verbindung zwischen der Innenstadt von Düsseldorf und Ratingen Mitte besteht mit der Straßenbahn-Linie 712 bis ca. 2:30 Uhr in etwa stündlich. Ein Anschluss an die DL1, und somit die entfernter gelegenen Siedlungsbereiche ist nicht gegeben.

In Velbert verkehrt die NachtExpress-Linie NE8 der EVAG, die Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen zwischen 0:00 und 7:00 Uhr bzw. 8:00 Uhr mindestens stündlich an das benachbarte Oberzentrum Essen anbindet. Darüber hinaus bietet die Linie 770 am Wochenende und an Feiertagen gegen 0:30 jeweils eine Fahrt zwischen Velbert und Ratingen und in Gegenrichtung.

Für Fahrgäste aus der Stadt Wülfrath gibt es am Wochenende nachts zwei Fahrtmöglichkeiten mit Abfahrten gegen 0:00 Uhr und gegen 1 Uhr aus Düsseldorf mit Umstieg in Mettmann (von Linie 738 auf Linie 746). NachtExpress- bzw. DiscoLinien verkehren in Wülfrath nicht.

5.2.3 Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr

Untersucht wird die Anbindung der aus Sicht des ÖPNV relevanten Ausflugs- und Naherholungsziele im Kreis Mettmann. Auch bei überdurchschnittlich intensiver ÖPNV-Anbindung kann nicht jedes Freizeitziel eine ausreichende ÖPNV-Nachfrage generieren, da viele Ziele und Einrichtungen ihrer Charakteristik nach nur bedingt geeignet sind, die Nutzung des ÖPNV anzuregen (z. B. reine Badeseen). Der Schwerpunkt der Untersuchung soll aus diesem Grund auf Zielen mit ausgeprägt gebündelten Verkehrsaufkommen liegen. Besonders interessant sind in diesem Zusammenhang Ziele mit verschiedensten Aktivitätsmöglichkeiten und damit verschiedenen Zielgruppen, deren Aktivitäten sich überlagern (z. B. Erholungsparks) sowie „Indoor"-Ziele, wie z.B. Erlebnisbäder.

In Kapitel 5.2.3 wurde beispielhaft die Anbindung publikumsintensiver Freizeitziele im Kreis Mettmann untersucht. Untersucht wurden die Ziele mit mehr als 150.000 Besuchern pro Jahr bzw. eine Auswahl ÖPNV-affiner Ziele in den einzelnen Städten.

Erkrath

Neanderbad

Die ÖPNV-Anbindung des Neanderbades in Erkrath erfolgt mit der Linie O5 an der Haltestelle Neanderbad in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Bades. Mit der Ortslinie O5 bestehen direkte Verbindungen aus Alt-Erkrath und Hochdahl im Stundentakt zum Bad. In der Hauptverkehrszeit ist das Angebot auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Die regionale Anbindung erfolgt mit Umstieg an den S-Bahn-Stationen Hochdahl oder Erkrath sowie mit Umstieg vom Busverkehr an den Haltestellen Hochdahler Markt und Erkrath.

Heiligenhaus

Heljensbad

Die Haltestelle „An der Wildenburg", die die räumliche ÖPNV-Anbindung des Heljensbades in Heiligenhaus gewährleisten soll, liegt in etwa 500 – 600 m Entfernung zum Eingangsbereich. Das Bad verfügt somit lediglich über eine indirekte ÖPNV-Erschließung. Das Bedienungsangebot ist jedoch insgesamt als gut zu bewerten, die leistungsstarke Linie 770 (Ratingen – Heiligenhaus – Velbert) verkehrt wochentags bis in die Abendstunden im 20-Minuten-Takt und auch am Wochenende wird ein 30-Minuten-Takt angeboten. In Ergänzung binden die Linien 772 und 774 jeweils mindestens stündlich die nördlichen Stadtbereiche an das Freizeitbad an.

Hilden

Hildorado

Das Freizeitbad Hildorado ist über die Haltestelle Hildorado, die direkt am Parkplatz des Bades liegt, mit der Linie 782 erschlossen. Aus Düsseldorf, Solingen sowie den nördlichen und östlichen Bereichen von Hilden ist das Bad ohne Umstieg von Montag bis Freitag weitgehend im 20-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt zu erreichen.

Zur Haltestelle Grünstraße besteht ein Fußweg von etwa 300 Metern. Dort verkehrt die Linie 783 aus den westlichen Bereichen von Hilden nach Solingen von Montag bis Samstag im 20- bzw. 30-Minuten-Takt. An Sonntagen gibt es nur einzelne Fahrten.

Die Erreichbarkeit des Freizeitbades aus den anderen Stadtbereichen sowie die regionale Anbindung kann mit Umstieg an der zentralen Haltestelle Gabelung sowie an der S-Bahn-Station Hilden Süd sichergestellt werden.

Langenfeld (Rhld.)

Wasserskianlage

Die Wasserskianlage in Langenfeld (Rhld.) ist mit der Linie 777 aus Monheim a. R. und Langenfeld (Rhld.) über die Haltestelle Langenfeld, Wasserski zu erreichen. Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Verdichtung in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt.

Verknüpfungen zu regionalen Verkehrsangeboten bestehen u. a. in Langenfeld-Berghausen S sowie in Langenfeld Stadtmitte.

Mettmann/ Erkrath

Neanderthal

Die ÖPNV-Erschließung des Naturschutzgebietes Neanderthal mit Neanderthal Museum und Fundstelle des Neanderthalers erfolgt über die Haltestelle ME-Neanderthal/Museum. Mit einem kurzen Fußweg ist auch das Wildgehege über die genannte Haltestelle zu erreichen. Darüber hinaus erschließt sich von hier aus auch der Erlebnispfad Neanderthal – Hochdahl.

Die Haltestelle wird durch die Linien 741 Mettmann – ME-Neanderthal – Erkrath Hochdahl – Hilden und 743 Mettmann – ME-Neanderthal – Erkrath S bedient. Beide Linien verkehren in der Regel jeweils stündlich, überlagern sich jedoch nicht zu einem Halbstundentakt.[81]

Die regionale SPNV-Anbindung wird über die RegioBahn S28 Kaarster See – Neuss Hbf - Düsseldorf Hbf – Mettmann-Neanderthal – Mettmann Stadtwald mit einem

[81] zeitweise Verdichter auf 20- bzw. 30-Min.-Takt in der HVZ auf der Linie 741.

kurzen Fußweg gewährleistet. Die Linie verkehrt montags bis freitags bis etwa 20 Uhr im 20-Minuten-Takt und wird dann bis in die späten Abendstunden auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt. Am Wochenende und an Feiertagen wird ganztags ein 30-Minuten-Takt vorgehalten. Gleiches gilt für die S8 Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach, von der aus am S-Bahnhof Hochdahl S auf die Linie 741 Richtung Neanderthal umgestiegen werden kann.

Das Angebot zur Anbindung des Neanderthals ist grundsätzlich als angemessen zu bewerten, eine Koordinierung des Linienangebotes auf den Linien 741 und 743 sollte jedoch geprüft werden.

Monheim am Rhein

mona mare

Die Erschließung des Freizeitbades „mona mare" in Monheim a. R. erfolgt über die Haltestelle mona mare. Dort verkehren die Linien 788, 789 und 791 mit einem regelmäßigen Angebot jeweils im 20- bzw. 30-Minuten-Takt. Die zentralen sowie die nördlichen und östlichen Bereiche von Monheim a. R. verfügen über eine direkte Verbindung zum Freizeitbad, ebenso die benachbarten Orte Düsseldorf, Langenfeld (Rhld.) und Solingen.

Die regionale Anbindung kann über die S-Bahn-Station Langenfeld (Rhld.) mit Umstieg auf die Linie 791 erfolgen.

Ratingen

Erholungsgebiet „Blauer See" und Industriemuseum Cromford

Zu der Anlange des Erholungsgebietes „Blauer See" gehören u. a. ein Hochseilgarten, eine Erlebniswelt, ein Märchenzoo, eine Minigolfanlage, Bootsverleih, Naturbühne und ein Indianercamp. Die Anlage wird über die Haltestelle „Blauer See" mit den Linien 753 und 773 im ÖPNV erschlossen. Aus Richtung Mülheim Heißen ist die Freizeitanlange über die Linie 753 ohne Umstieg von montags bis freitags etwa stündlich, am Wochenende und an Feiertagen alle 2 Stunden erreichbar. Die Linie 773 hat am S-Bahnhof Ratingen-Hösel Anschluss an die S6 in und aus Richtung Essen, aus Richtung Düsseldorf ist ein Umstieg in der Ratinger Innenstadt erforderlich (Linien 712). Auch aus den anderen Stadtbereichen von Ratingen kann die Erreichbarkeit der Anlage mit Umstieg über die Innenstadt gewährleistet werden. Die Linie 773 verkehrt montags bis sonntags mindestens stündlich, in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags alle 20-Minuten.

Ebenfalls über die Haltestelle „Blauer See" ist das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Industriemuseum Cromford erschlossen.

Erholungspark Volkardey und Grüner See

Der Erholungspark Volkardey und der Grüne See in Ratingen sind über die Haltestelle Ratingen Nösenberg im ÖPNV erschlossen. Die Haltestelle wird von den Linien 752 und 754 bedient. Folglich verfügen vorrangig die nördlichen und die westlichen

Stadtbereiche von Ratingen über eine direkte Anbindung an den Erholungspark. Die Linie 752 verkehrt wochentags zu ausgewählten Zeiten außerhalb der HVZ und samstags stündlich, an Sonn- und Feiertagen wird ein zweistündliches Angebot vorgehalten. Die Linie 754 verkehrt montags bis samstags im 30-Minuten-Takt mit Verdichtern in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt, und auch an Sonn- und Feiertagen ist mit Ausnahme der Vormittagsstunden ein 30-minütiges Angebot gegeben.

Die Haltestelle der aus dem Zentrum kommenden Linie 759 (Haltestelle Bachstraße) befindet sich in etwa 1 km Entfernung zum Zentralparkplatz sowie zu verschiedenen Veranstaltungsflächen (z. B. Beachvolleyballanlage) des Parks. Rundwege um den See kann man an verschiedenen Stellen starten.

Die regionale Anbindung erfolgt in Richtung Mülheim und Düsseldorf direkt über die Linien 752 und 754, weitere Anbindungen werden u. a. über ein Umsteigen an der S-Bahn-Station Ratingen Ost auf die Linie 759 gewährleistet.

Allwetterbad (Ratingen-Lintorf)

Das Allwetterbad in Ratingen Lintorf sowie das in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Jugendzentrum mit angrenzendem Sportplatz sind über die Haltestelle „Sportplatz" an das ÖPNV-Netz angebunden. Die die Haltestelle bedienende Linie 751 verkehrt montags bis freitags bis gegen 20 Uhr im 20-Minuten-Takt, samstags im 30-Minuten-Takt und auch sonntags wird ganztags ein Angebot im Stundentakt gewährleistet. Da der Einzugsbereich der Linie 751 auf Ratingen Stadtgebiet vorrangig den Stadtteil Lintorf umfasst, profitieren im Wesentlichen nur die Einwohner dieses Stadtbereichs von dem guten Angebot. Eine weit größere Erschließungswirkung haben die die Haltestellen Lintorf, Rathaus bzw. Lintorf, Kirche bedienenden Linien. Diese erschließen weite Teile des gesamten Stadtgebietes direkt bzw. verbunden mit einem Umstieg in der Innenstadt von Ratingen. Der Fußweg zum Bad beträgt hier etwa 600 m.

Verbindungen in die Region erfolgen u. a. mit Umstieg an den S-Bahn-Stationen Ratingen Hösel und Düsseldorf-Angermund.

Das Jugendzentrum Manege, in dem häufig abends am Wochenende Veranstaltungen stattfinden, wird darüber hinaus am Wochenende ab etwa 0:30 Uhr mit 3 Fahrtenpaaren alle zwei Stunden über die DiscoLinie DL1 Ratingen Ost – West – Tiefenbroich – Lintorf – Breitscheid – Ratingen-Hösel erschlossen.

Velbert

Herminghauspark und Parkbad

Das Parkbad und der Herminghauspark in Velbert befinden sich westlich angrenzend an die Innenstadt von Velbert-Mitte. Beide sind folglich mit einem dichten Angebot an das ÖPNV-Netz angebunden und aus weitgehend allen Stadtgebieten erreichbar. Im direkten Zugangsbereich zum Parkbad befindet sich außerdem die Haltestelle Parkbad der Ortsbus-Linie OV1. Diese wird montags bis freitags ganztags im 20-Minuten-Takt bedient, am Wochenende verkehrt die Linie halbstündlich.

Panoramabad (Velbert-Neviges)

Das Panoramabad in Velbert-Neviges wird über die Haltestelle Panoramabad/Hardenbergschule erschlossen. Die Haltestelle wird von den Linien 627 und 647 bedient.

Die Linie 647 verkehrt zwischen Wuppertal Hauptbahnhof und Velbert Neviges Markt/Bf montags bis freitags im 20-Minuten-Takt, samstags und sonn-/ feiertags im 30-Minuten-Takt. In Richtung Velbert-Langenberg und Hattingen entfällt eine Fahrt pro Stunde, so dass hier ein Angebot alternierend im 20- bzw. 40-Minuten-Takt besteht.

Die Linie 627 verkehrt montags bis sonntags stündlich zwischen Wuppertal Barmen und Velbert-Neviges Markt Bahnhof.

Aus dem Innenstadtbereich von Velbert-Mitte ist die ÖPNV-Anbindung des Panoramabades mit einem (abgestimmten) Umstieg an der Haltestelle Neviges Markt/Bf zwischen den Linien 649 und 647 verbunden.

Verknüpfungen zu regionalen Verkehrsangeboten bestehen vorrangig an der S-Bahn-Station Neviges Markt/Bf.

5.2.4 Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung

Die Qualität der Verknüpfung und Anschlussbildung wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren

- Anschlussqualität, d. h. die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umsteigehaltestellen und
- Anschlusssicherung, d. h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse.

Hinzu kommen zusätzliche Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst, wie Länge der Zuwegung, barrierefreie Ausgestaltung, Sicherheit, Orientierung etc.

Die Qualität der Systemverknüpfung wird für ausgewählte SPNV-Verknüpfungshaltestellen mit hoher Nachfrage im Umsteigerverhalten ausgewertet (> 800 Umsteiger pro Tag):

- Erkrath S
- Haan Bf
- Haan Gruiten Bf/ S
- Hilden Süd S
- Langenfeld S
- Mettmann Stadtwald S
- Ratingen Hösel S
- Ratingen Ost S
- Wülfrath Aprath S

Die Auswertung der Anschlussqualität an den untersuchten S-Bahn-Haltestellen ergibt grundsätzlich weitgehend positive Ergebnisse. Eine Vielzahl der möglichen Übergänge zwischen SPNV und Buslinien liegt mindestens einmal in der Stunde unterhalb der in den kreisweit gültigen Basisstandards geforderten Übergangszeit von maximal 15 Minuten.

Dennoch sind für verschiedene Umsteigerelationen Defizite festzustellen, d. h. nicht bei allen Umsteigeverbindungen können die definierten Richtwerte eingehalten werden. Bei den betroffenen Relationen handelt es sich häufig um weniger stark nachgefragte Umsteigebeziehungen bzw. um Buslinien, die an übergeordneten Verknüpfungspunkten gebunden sind. So besteht z. B. eine Anschlussgarantie an der Haltestelle Ratingen Dorfstraße zwischen den Linien 771 und 748 mit der Folge, dass die definierten Richtwerte an der S-Bahn-Station Ratingen Ost zwischen der Linie 771 und der S6 überschritten werden.

Darüber hinaus gibt es Haltepunkte bzw. Umsteigerelationen, bei denen die fahrplanmäßigen Umsteigezeiten grundsätzlich als akzeptierbar zu bewerten sind, die aufgrund der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien und der fehlenden informierenden Infrastruktur (DFI) jedoch dennoch als problematisch und stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden (z. B. S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath, Bushaltestelle Erkrath Neuenhausplatz).

Aufgrund der räumlichen Nähe des Kreises Mettmann zu den Oberzentren Düsseldorf und Wuppertal zählen zu den übergeordneten Verknüpfungspunkten außerdem eine Reihe wichtiger Verknüpfungspunkte innerhalb dieser beiden Nachbarstädte. Hierzu gehören die S-Bahn-Stationen Düsseldorf Flughafen Bahnhof, Düsseldorf Rath, Düsseldorf Gerresheim und Wuppertal-Vohwinkel (Endhaltestelle der Schwebebahn und Bahnhof Vohwinkel) sowie die ÖPNV-Umsteigepunkte Wuppertal Wieden Schleife, Düsseldorf am Zault und Düsseldorf Gerresheim Krankenhaus. Auch wenn die genannten Verknüpfungspunkte nicht im Kreisgebiet liegen, so nehmen sie dennoch Einfluss auf die Verkehrsströme innerhalb des Kreises (z. B. Umstieg 745 / 601 Wieden Schleife, Umstieg O6 / 781 Düsseldorf Am Zault).

Eine Auswertung der Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung ist sowohl für die Hauptverkehrszeit als auch für die Nebenverkehrszeit tabellarisch aufbereitet in Anlage 3 des Anlagenbands II dargestellt.

5.3 Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV

5.3.1 Reisezeitverhältnisse ÖV/IV für ausgewählte Relationen

Die Auswertung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV ist ein anerkanntes Indiz zur Bewertung der Qualität von Verkehrsangeboten im ÖPNV und soll als solches auch als *ein* Faktor für die Bewertung des ÖPNV im Kreis Mettmann untersucht werden.[82]

Für die Bewertung der Reisezeiten im ÖV werden für ausgewählte Relationen die Reisezeitverhältnisse zwischen ÖV und IV untersucht. Für die Bewertung werden dabei folgende Richtwerte als „akzeptable Reisezeiten" herangezogen:

- für regionale Hauptverbindungen: mind. 1,25 : 1 (ÖV : IV),
- für innerstädtische Verbindungen: mind. 1,5 : 1 (ÖV : IV),
- für alle anderen Verbindungen: mind. 2,0 : 1 (ÖV : IV).

Liegt das Reisezeitverhältnis ÖV/IV deutlich unterhalb der definierten Richtwerte wirkt sich dies sehr günstig für den ÖV aus, er ist dem IV gegenüber konkurrenzfähig. Reisezeitverhältnisse deutlich über den definierten Richtwerten wirken sich ungünstig für den ÖV, werden in der Regel von wahlfreien Kunden nicht akzeptiert.

Die Auswertung der Reisezeitverhältnisse ÖV : IV zeigt nachfolgend die für die Nahverkehrsplanung relevanten Ergebnisse.

- Auf den Hauptverbindungen, insbesondere im SPNV-Netz, erreicht der öffentliche Nahverkehr akzeptable, tlw. konkurrenzfähige Reisezeiten. Für die regionalen Relationen nach und von Düsseldorf sind die Reisezeiten auf den Hauptachsen im Vergleich zur Pkw-Nutzung konkurrenzfähig. Auch die Reisezeiten in die benachbarten Oberzentren Essen und Wuppertal sind für die untersuchten Relationen als mindestens akzeptabel zu bewerten.
- Auch auf Verbindungen mit Umsteigeerfordernis auf die S-Bahn kann der ÖPNV aufgrund der häufig als gut zu bewertenden Systemverknüpfung meist akzeptable Reisezeiten (ÖV : IV bis 2,0 : 1) erreichen (z. B. Ratingen-Mitte – Mülheim a. d. R., Haan – Solingen-Ohligs, Monheim – Düsseldorf, Langenfeld – Köln).
- Problematisch in Bezug auf die Reisezeiten sind Fahrtrelationen, die über Linien mit zugleich erschließenden und verbindenden Verkehrsaufgaben abgedeckt werden. Hier liegen die Reisezeiten im ÖPNV häufig deutlich über den Reisezeiten im IV (z. B. Erkrath – Hilden Linien O6/781, Mettmann – Haan, Technologiepark Linie 742). Darüber hinaus weisen einige Fahrtrelationen mit Umsteigezwang höhere ÖV-Reisezeiten auf.
- Auch auf Tangential- und Querbeziehungen, d. h. auf Fahrtrelationen mit nur bedingt bündelbaren Fahrgastpotenzialen, liegen die Fahrzeiten im ÖPNV oft-

[82] Vgl.: FGSV: Empfehlung für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (2009).

mals deutlich über dem IV-Niveau. Solche nicht-konkurrenzfähigen Fahrzeiten im ÖPNV sind insbesondere bei der Anbindung der beiden regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte Technologiepark Haan und Gewerbegebiet Im Weidental in Monheim a.R. erkennbar.[83]

Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR ermittelt; hinterlegt sind die Fahrplanzeiten. Die Reisezeiten im MIV wurden mit Hilfe des „google maps"-Routenplaners ermittelt; angesetzt wurde die durchschnittliche Reisezeit über den Tag.

Zeiten für Zu- und Abwege zur und von den Haltestellen bzw. Zeiten für Parkplatzsuch sind nicht berücksichtigt. Eine Vergleichbarkeit der Reisezeiten ist aus diesem Grund gegeben.

Die Ergebnisse der Auswertung des Reisezeitverhältnisses sind in Anlage 3 des Anlagenbandes II aufgeführt.

5.3.2 Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten

Hinweis: Die Auswertung der durchschnittlichen Streckengeschwindigkeiten im ÖPNV im Kreis Mettmann basiert auf Ergebnissen des Verkehrsmodells. Hier hinterlegt sind Fahrplanzeiten, so dass sich im Einzelfall längere Aufenthaltszeiten der Busse an Haltestellen negativ auf die Streckengeschwindigkeit auswirken können.

Die durchschnittliche Streckengeschwindigkeit im ÖPNV im Kreis Mettmann liegt bei etwa 25 km/h, wobei auf vergleichsweise vielen Streckenabschnitten unterdurchschnittliche Geschwindigkeiten erreicht werden. Diese unterdurchschnittlichen Geschwindigkeiten sind vorrangig auf Behinderungen durch den IV zurückzuführen. Aufgrund fehlender Beschleunigungsmaßnahmen, „ungünstiger" Verkehrsführungen und Linienverläufen auf hochbelasteten Straßen sind im gesamten Liniennetz vielfältige, teils gravierende Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf festzustellen.

Tabelle 50: Bereiche mit Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 20 km/h

Stadt	**Stadtbereich**	**Problembereich**
Erkrath	Alt Erkath	• Morper Allee – Schlüterstraße
	Hochdahl	• Bereich Hochdahler Markt - Schulzentrum
Haan	Gruiten	• Bereich Düsselberger Straße – Dörpfeldstraße – Thunbuschstraße
	Haan	• kompletter zentraler Bereich östlich der RB-Strecke und südlich der Nordstraße
Heiligenhaus	Mitte	• Innenstadtbereich (Südring – Hauptstraße) • Bereich Wülfrather Straße – Konrad Ade-

[83] Verbesserungen in der Anbindung des Gewerbegebietes Im Weidental durch Linie 795 seit November 2012.

Stadt	Stadtbereich	Problembereich
		nauer Ring – Kurt-Schumacher-Straße
Hilden	Mitte	• kompletter zentraler Bereich
	Süd	• nördliche Richrather Straße • Erikaweg
	Nord	• Richard-Wagner-Straße/ Beethovenstraße • Schalbruch/ Herderstraße
	West	• östliche Düsseldorfer Straße
Langenfeld (Rhld.)	Richrath	• Schneiderstraße/ Otto-Hahn-Straße/ Friedrich-Krupp-Straße • Berghausener Straße
	Mitte/ Immigrath	• Teile des Kernbereichs • Kronprinzenstraße/ Kurfürstenweg • Knipprather Straße
Mettmann	West	• Bereich von Düsseldorfer Straße bis Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße über Südring
	Mitte	• Kernbereich
Monheim a. R.	Monheim a.R.	• Opladener Straße/ Berliner Ring • Schildgesgasse – Lindenstraße – Knipprather Straße • Kapellenstraße – Niederstraße
	Baumberg	• Humboldtstraße – Hegelstraße
Ratingen	Lintorf	• Ulenbroich
	Mitte	• Grabenstraße/ Kernbereich
Velbert	Mitte	• kompletter Innenstadtbereich (Schloßstraße – Friedrich-Ebert-Straße – Langenberger Straße – Oststraße –Güterstraße – Höferstraße)
	Langenhorst	• Bereich Langenhorster Straße – Höhenweg – Am Nordhang
	Tönisheide	• Bereich Wimmersberger Straße und Ricarda-Huch-Straße *(Bedienung durch Bürgerbus Velbert)* • Milchstraße
	Neviges	• Wilhelmstraße • Bereich Titschenhofer Straße *(Bedienung durch Bürgerbus Velbert)*
	Langenberg	• Innenstadtbereich (Feldstraße – Unterer Eickeshagen – Benderstraße –Hauptstraße)
Wülfrath	Mitte	• Kernbereich

Die unterdurchschnittlichen Geschwindigkeiten sind ein unübersehbares Indiz für den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Produktivität und Attraktivität in der Verkehrserbringung.

Streckenabschnitte mit überdurchschnittlichen Geschwindigkeiten beschränken sich im Wesentlichen auf Strecken im regionalen Schienenverkehr sowie auf einzelne Strecken in der Verbindung zwischen den Städten bzw. Stadtteilen (z. B. Ratingen Homberg – Mettmann, Ratingen – Ratingen Hösel).

Eine Auflistung aller Linien mit den durchschnittlichen Reisezeiten ist im Anlagenband II in Anlage 3 hinterlegt.

Karte 8: Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus und Bahn (Verkehrsmodell)

5.3.3 Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus können betriebliche Defizite dort identifiziert werden, wo Anschlüsse nicht gewährleistet werden können, weil der Zubringer (Bus oder S-Bahn) verspätet ankommt. Sofern keine entsprechenden Möglichkeiten zur Information des Fahrpersonals (z. B. über die dynamische Fahrgastinformation oder die Bereitstellung von Echtzeitdaten) vorhanden sind, kann der Fahrer nicht entscheiden, ob das verspätete Verkehrsmittel noch abgewartet werden kann oder nicht (z. B. S-Bahn-Station Wülfrath Aprath).

Auf der Grundlage der Zuarbeit der den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen sind für das Kreisgebiet Bereiche mit teilweise starken Zeitverlusten infolge diverser Störpotenziale bewertet worden.

Maßgeblich verantwortlich hierfür zeigen sich im Kreis Mettmann täglich wiederkehrende Probleme in der Verkehrsdurchführung und im Betriebsablauf. Unterschieden werden kann hier zwischen Problempunkten im Straßennetz und Problemen in der Betriebsabwicklung bei Busbahnhöfen, Verknüpfungspunkten bzw. zentralen Haltestellen.

Anlage 3 im Anlagenband II beinhaltet eine Auflistung aller von den Verkehrsunternehmen genannten Defizite in der Verkehrsdurchführung.

5.4 Systemtransparenz

Bis auf wenige Ausnahmen zeichnet sich das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann durch ein strukturiertes Liniennetz und Bedienungsangebot aus.

Aufgrund der weitgehend durchgängigen Vertaktung und der einheitlichen Linienführung besteht grundsätzlich ein attraktives Angebot, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt.

Hinsichtlich der Attraktivität und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann sind folgende Defizite festzustellen:

Defizite in der Transparenz der Innenstadterschließung:

- umwegiger „Verkehrsring" in der Innenstadt von Velbert (geänderte Innenstadtsituation mit Eröffnung des ZOB Velbert Innenstadt, geplant für 2015)
- keine zentrale Innenstadthaltestelle in Mettmann (unübersichtliche Haltestellen- / Umsteigesituation, fehlende DFI)

Unübersichtliches Angebot (z. B. aufgrund sich überlagernder Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen, bzw. Anbindung auf unterschiedlichen Linienwegen etc.):

- Anbindung Hilden Nord Richard-Wagner-Straße – Innenstadt (Linien fahren in Innenstadt an unterschiedlichen Haltestellen ab)
- Anbindung Hilden Süd Erika-Siedlung – Innenstadt (Linien fahren in Innenstadt an unterschiedlichen Haltestellen ab)
- Bereiche Ratingen Lintorf und Ratingen Tiefenbroich in Relation zur Innenstadt
- Bereich Velbert, Rosenweg (OV1, OV2, OV3)
- Anbindung Velbert Innenstadt – Velbert-Langenberg (OV6, OV7, OV8) und Gewebegebiete Röbbeck
- Anbindung Velbert Innenstadt – Velbert-Langenhorst (OV3, OV5)
- Anbindung Velbert Innenstadt – Klinikum Niederberg

Linien mit stark mäandrierender bzw. umwegiger Linienführung:

- Linie 748 Mettmann – Ratingen-Homberg – Wülfrath
- Linie 649 Wuppertal-Elberfeld – Velbert-Neviges – Velbert-Tönisheide – Velbert Mitte (im Bereich Velbert-Neviges)

Haltestellen mit Defiziten in der Orientierbarkeit bzw. in der Verknüpfungsfunktion infolge räumlich unterschiedlich gelegener Haltepositionen:

- Heiligenhaus Innenstadt
- Heiligenhaus, Höseler Platz; aufgrund der zweigeteilten Haltestelle am Höseler Platz ergeben sich Probleme bei verschiedenen Umsteigebeziehungen (z. B. aus der Wassermangel in Richtung Hösel)

- Heiligenhaus Innenstadt, richtungsbezogen unterschiedliche zentrale Haltestellen (Heiligenhaus, Rathaus und In der Blume/ Stadtmitte)
- Hilden Süd S; aufgrund der unterschiedlichen Haltestellenpositionen ohne Wegweisung
- Mettmann Innenstadt (Haltestellen Jubiläumsplatz und ME-Zentrum); es gibt keine zentrale Innenstadthaltestelle
- Velbert, Willy-Brandt-Platz
- Velbert, Christuskirche
- Velbert, Klinikum Niederberg
- Velbert, Am Berg
- Velbert-Nierenhof, Bahnhof / Busbahnhof
- Wülfrath, Stadtmitte

Linien mit großräumiger Schleifenführung bzw. mit längeren Abschnitten, die nur in einer Richtung bedient werden

- Linie 788 Monheim a. R.
- Linie O3 Hilden Nord
- Linien 756 und 758 in Ratingen

Die regionalen Linien und auch viele der lokalen Linien sind weitgehend auf die Anschlüsse an den S-Bahn-Haltestellen ausgerichtet. Einige dieser Linien orientieren sich demzufolge auch im Taktaufbau am Grundtakt der S-Bahn. Obwohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten teilweise nachvollziehbar, so ist der auf verschiedenen dieser Linien bestehende 20-/40-Minuten-Wechseltakt hinsichtlich der Merkbarkeit jedoch als suboptimal zu bewerten (z. B. Linie 772, Linie 735, Linie 641 aus Richtung Wülfrath).

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge des einheitlich anzuwendenden VRR-Verbundtarifs sowie des vorhandenen Ticketangebotes an Einzel- und Zeitkarten als gut zu bewerten. Auch Fahrten in den benachbarten Verkehrsverbund VRS sind durch die bestehenden Übergangstarife ohne zusätzlichen Fahrscheinerwerb möglich.

5.5 ÖPNV-Infrastruktur

5.5.1 Fahrzeuginfrastruktur

Im ÖPNV des Kreises Mettmann werden Fahrzeuge von den verschiedenen Verkehrsunternehmen mit teilweise unterschiedlichen Standards eingesetzt. Für die Bewertung der Busflotte liegen weitgehend unternehmensweite Daten vor, da die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen häufig nicht linienrein ausschließlich im Kreis Mettmann eingesetzt werden.

Mit den in den letzten Jahren getätigten Neuanschaffungen von Bussen und den entsprechenden Ausstattungsstandards (z.B. Komfortmerkmale Rampe, dynamische Fahrgastinformation, digitale Zielanzeige, verbesserte Abgasnorm) wurde eine moderne Busflotte im Kreis realisiert. Es besteht ein hohes Ausstattungsniveau hinsichtlich Fahrgastinformation und Niederflurtechnik. Über 90% aller Fahrzeuge verfügen über digitale (akustische) Fahrgastinformationen im Fahrzeug, alle Fahrzeuge im Regelverkehr sind mit moderner Niederflurtechnik ausgerüstet. Mit etwa 70% ist der Anteil der mit Videoschutzeinrichtungen ausgestatteten Fahrzeuge als leicht unterdurchschnittlich zu bewerten.

Der Anteil der mit Klimaanlagen ausgerüsteten Fahrzeuge ist vergleichsweise gering. Der Einsatz von Klimaanlagen in Stadtverkehr kann noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden, in den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlagen in Stadtverkehren zu beobachten.

5.5.2 Haltestelleninfrastruktur

5.5.2.1 Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Bahnhöfe und Verknüpfungshaltestellen hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc., untersucht.

Stadt Erkrath

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station befindet sich am Rand der Park-and-Ride-Anlage in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station sowie in noch akzeptabler Entfernung von 400 m zum Einkaufsbereich in der Bahnstraße. Die Haltestelle ist mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Während der Zugang zu den Bahnsteigen stufenfrei ausgestaltet ist, weist die Bushaltelle keinen barrierefreien Ausbau auf. Es ist kein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und kein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden. Es sind ausreichend dimensionierte Stellplätze für Fahrräder vorhanden.

Abbildung 4: Verknüpfungshaltestelle Erkrath S mit Bike-and-Ride-Anlage

Die Haltestelle Hochdahler Markt liegt mitten im belebten Zentrum des Einkaufsbereiches in Hochdahl. Sie hat ein weitgehend modernes Erscheinungsbild und ist neben der Einrichtung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, mit einer Telefonzelle ausgestattet. Die Haltepositionen sind mit einem erhöhten Bordstein versehen, der den Einstieg in das Fahrzeug erleichtert, jedoch nicht den Anforderungen von 18 bzw. mindestens 16 cm entspricht. Ein Leitsystem für sehbehinderte Menschen ist nicht vorhanden.

Abbildung 5: Innenstadthaltestelle Erkrath, Hochdahler Markt

Stadt Haan

Neben dem Bahnhof im Stadtteil Gruiten ist die Bushaltestelle Markt die am häufigsten genutzte Haltestelle. Sie liegt zentral im Einkaufsbereich der Innenstadt. Sie ist mit großzügig dimensionierten überdachten Sitzgelegenheiten ausgestattet. Bezüglich der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen bzw. für sehbehinderte Menschen sind deutliche Mängel festzustellen. Es ist kein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und kein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden. Von der Stadt Haan wird eine fehlende DFI-Anzeige als Defizit genannt.

Abbildung 6: Innenstadthaltestelle Haan, Markt

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station Haan Gruiten ist von mobilitätseingeschränkten Menschen nur unzureichend nutzbar. Es sind deutliche Defizite bezüglich der Barrierefreiheit an der Haltestelle festzustellen. Ein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und ein Leitsystem für Sehbehinderte sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten weisen eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität auf. Eine DFI-Anzeige ist nicht vorhanden.

Deutliche Defizite bezüglich der Barrierefreiheit sind auch im Zugang zur S-Bahn festzustellen. So sind die Bahnsteige nur über Treppenanlagen zu erreichen.[84]

Abbildung 7: Bushaltestelle Haan, Gruiten S

Stadt Heiligenhaus

Die Haltestellen Rathaus und In der Blume/Stadtmitte sind die zentralen Haltestellen in der Stadt Heiligenhaus. Die Haltestelle Rathaus befindet sich direkt südlich angrenzend an die Innenstadt und bildet quasi den Eingang zum zentralen Ge-

[84] Die DB teilte zuletzt 2013 mit, dass der Umbau des Gruitener Bahnhofs zu einem barrierefreien Bahnhof nicht in ihrer mittelfristigen Planung vorgesehen ist. Der VRR hat jedoch die Möglichkeit erhalten, die Station Haan Gruiten für das vorgesehene Priorisierungsranking im Rahmen der MOF 2 zu melden.

schäftsbereich. Sie ist als langgezogene Busbucht mit Hochborden zur Gewährleistung eines möglichst stufen- und spaltfreien Einstiegs in die Fahrzeuge ausgestaltet, ein Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte fehlt jedoch. Die Haltestelle erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, der vollständig verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich wirken sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus.

Aufgrund der langgezogenen Einbahnstraßenregelung über einen großen Teil des innerstädtischen Bereiches liegt die Haltestelle In der Blume/Stadtmitte (mit Fahrtrichtung Velbert) auf der dem Geschäftsbereich abgewandten Seite. Zum Erreichen der Haltestelle ist ein kurzer Fußweg erforderlich.

Abbildung 8: Innenstadthaltestellen in Heiligenhaus (links: Haltestelle Rathaus, rechts: Haltestelle In der Blume/Stadtmitte)

Mit Einrichtung der DFI an der zweigeteilten Verknüpfungshaltestelle „Höseler Platz" zur Anzeige der Anfahrten der jeweils gegenüberliegenden Haltepositionen Ende 2012 hat sich die ehemals defizitäre Umsteigesituation hier deutlich gebessert.

Mit dem Bau von 22 Glaswartehallen im Stadtgebiet konnte auch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflusst werden.

Stadt Hilden

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station Hilden ist modern ausgebaut. Besonders hervorzuheben ist dabei die vorhandene DFI-Anzeige, die sowohl den S-Bahn-Verkehr und den Busverkehr in Echtzeit darstellt. Für den barrierefreien Einstieg in das Fahrzeug sind eine Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster sowie Leitstreifen im Bereich der Haltestellen vorhanden. Ein leicht erhöhter Bordstein erleichtert den Einstieg. Die Bordsteinhöhe entspricht jedoch nicht den niederflurgerechten Bordsteinen mit einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Der Bahnsteig der S-Bahn ist vom Haltestellenbereich aus barrierefrei zu erreichen. Witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten gibt es im Bahnhofsgebäude sowie am südlichen Rand der Haltepositionen. Zur besseren Orientierung sind Umgebungspläne vorhanden.

Abbildung 9: Verknüpfungshaltestelle Hilden S mit DFI-Anzeige

Eine weitere Verknüpfungshaltestelle mit einem hohen Umsteigeranteil zwischen S-Bahn- und Busverkehr ist die Haltestelle Hilden Süd. Die Haltestelle besteht aus fünf Haltepositionen an drei verschiedenen Standorten mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards und Ausbaustufen. Der östliche Standort ist mit einer Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster, Leitstreifen und erhöhtem Bordstein ausgestattet. Am nördlich der Schienenstrecke gelegenen Standort ist lediglich ein Haltestellenmast mit Fahrplaninformationen angebracht. Eine Orientierungshilfe in Form einer Wegweisung zu den Standorten und zur S-Bahn-Station ist nicht vorhanden.

Abbildung 10: Verknüpfungshaltestelle Hilden Süd

Im Bereich der Innenstadt von Hilden werden zwei Haltestellen mit hoher Bedeutung untersucht, die Haltestelle Gabelung am östlichen Rand sowie die Haltestelle Fritz-Gressard-Platz am westlichen Rand der Innenstadt.

Die Haltestelle Gabelung ist modern, mit großflächigem, witterungsgeschütztem Wartebereich mit Sitzgelegenheiten und einer Telefonzelle ausgestattet. Eine Rheinbahnverkaufsstelle befindet sich unmittelbar an der Haltestelle. Zur besseren Orientierung ist ein Umgebungsplan vorhanden. An allen Haltestellenpositionen sind Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden. Die Bordsteine sind leicht erhöht, entsprechen jedoch nicht einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems ist vorgesehen.

Für den Ausbau der Haltestelle Fritz-Gressard-Platz bestehen bereits Planungen von Seiten der Stadt Hilden. Die Haltestellenpositionen im Bereich der westlichen Benrather Straße erfolgt im Zusammenhang mit einer Busbucht-Erneuerung durch den Landesbetrieb Straßen.NRW.

Abbildung 11: Innenstadthaltestelle Hilden, Gabelung

Stadt Langenfeld (Rhld.)

Die Verknüpfung mit höchster Bedeutung zwischen Bus und S-Bahn findet an der S-Bahn-Station Langenfeld (Rhld.) statt. Diese liegt am westlichen Stadtrand und ist von Gewerbebetrieben umgeben. Die Bushaltestelle befindet sich am Rand der Park-and-Ride-Anlage in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sowie ein öffentliches Telefon sind vorhanden. Während der Weg zu den Bahnsteigen barrierefrei gestaltet ist, weist die in den 1990er Jahren nach damaligem Standard ausgebaute Bushaltestelle diesbezüglich Defizite auf. Es sind keine Ausbauelemente vorhanden, die den Ein- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen erleichtert.

Der S-Bahn-Halt Langenfeld-Berghausen verfügt über keinerlei barrierefreie Ausstattungsmerkmale.

Abbildung 12: Verknüpfungshaltestelle Langenfeld (Rhld.) S

Die Innenstadt von Langenfeld (Rhld.) wird durch verschiedene Haltestellen erschlossen. Die stärkste Fahrgastnachfrage ist am Rathaus und am Marktplatz festzustellen.

Die Haltestelle Rathaus, am nördlichen Rand der Innenstadt, ist mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Darüber hinaus ist eine öffentliche Telefonzelle sowie ein Stadtplan zur besseren Orientierung für ortsfremde Fahrgäste vorhanden. Sie verfügt über einen erhöhten Bordstein, über eine Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster und taktilen Leistreifen im Haltestellenbereich.

Am südlichen Rand der Innenstadt liegt die Haltestelle Marktplatz. Die Haltestelle ist mit Hochbordsteinen ausgestattet, Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind ebenfalls vorhanden. Der Haltestellenbereich ist durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet, Leitstreifen sind nicht vorhanden.

Abbildung 13: Innenstadthaltestellen Langenfeld Rathaus und Langenfeld Marktplatz

Stadt Mettmann

Positiv hervorzuheben ist die Ausstattungsqualität an der kombinierten Verknüpfungshaltestelle Mettmann Stadtwald, die mit einer großzügigen Überdachung, ergänzender Infrastruktur sowie einer Park-and-Ride- und einer Bike-and-Ride-Anlage in direkter Nähe zu den Abfahrtpositionen ausgestattet ist. Aufgrund der hohen Bedeutung, die dem Verknüpfungspunkt zukommt, stößt die Park-and-Ride-Anlage jedoch häufig an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die modern ausgestattete ÖPNV-Zugangsstelle präsentiert sich in einem positiven Erscheinungsbild. Sie ist mit einer ganzheitlichen Überdachung, deren offene Bauweise für ein gutes Sicherheitsempfinden beim Fahrgast sorgt, Sitzgelegenheiten und Toiletten ausgestattet. Ein Regiobahn-KundenCenter in fußläufiger Erreichbarkeit vervollständigt das Bild, darüber hinaus sind an den Haltepositionen umfangreiche Fahrgastinformationen vorhanden. Die Niederflurigkeit der Bushaltestelle wird durch den Ausbau mit Hochborden weitgehend gewährleistet. Während busseitig kein Blindenleitsystem vorhanden ist, werden die Zuwegung zum Bahnsteig sowie der Bahnsteig selbst durch Leitstreifen gekennzeichnet.

Abbildung 14: Verknüpfungspunkt Mettmann-Stadtwald

Der SPNV-Haltepunkt Mettmann Zentrum verfügt im Wesentlichen über einen ähnlichen Ausstattungsstandard wie der Haltepunkt Mettmann Stadtwald, zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Bushaltestelle und Bahnsteig ist Mettmann Zentrum zudem mit einer Aufzugsanlage ausgerüstet.

Abbildung 15: SPNV-Zugangsstelle Mettmann Zentrum

Der Stadt Mettmann fehlt eine zentrale Innenstadthaltestelle im Zentrum der Stadt. Zurzeit teilen sich die Bus-Haltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann Zentrum diese Aufgabe und ergänzen sich im Rahmen der Möglichkeiten in dieser Funktion. Die Umsteigesituation gestaltet sich jedoch, nicht zuletzt aufgrund eines fehlenden dynamischen Informationssystems an beiden Haltepunkten, suboptimal, das Umsteigen wird erschwert.

Beide Haltestellen sind überdies mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, vorrangig im Hinblick auf eine barrierefreien Ausgestaltung, behaftet. Die Haltestellen sind nicht niederflurgerecht ausgebaut, auch Leitstreifen sind nicht vorhanden. Allerdings sind einzelne Haltestellenbereich durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet.

Abbildung 16: Innenstadthaltestelle „Mettmann-Zentrum"

Abbildung 17: Innenstadthaltestelle „Mettmann, Jubiläumsplatz"

Während die Bushaltestelle Jubiläumsplatz über eine gute Lagegunst im Innenstadtbereich mit direkter Nähe zum zentralen Geschäftsbereich verfügt und damit auch eine grundsätzliche soziale Sicherheit sowie die Nähe zu ergänzenden Infrastruktureinrichtungen bietet, liegen die einzelnen Haltepositionen der Haltestelle Mettmann Zentrum eher peripher in Randlage zum Hauptgeschäftsbereich. Das subjektive Sicherheitsempfinden an der Haltestelle wirkt etwas eingeschränkt.

Durch die Ansiedlung eines neuen Einkaufszentrums im ehemaligen Hertie-Gebäude, und damit Erzeuger neuer Verkehrsströme im Zentrum von Mettmann, wird die Bedeutung der Haltestelle Mettmann Zentrum zukünftig zunehmen. Vor diesem Hintergrund sollte die Optimierung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich, ggf. durch Zusammenlegung der Haltestellen zu einer zentralen Umsteigehaltestelle, erneut überdacht werden.

Stadt Monheim am Rhein

Im November 2011 wurde der neue Busbahnhof in Monheim am Rhein eröffnet. Der moderne Busbahnhof liegt am Rand der Altstadt und im Zentrum des innerstädtischen Einkaufsbereiches und fungiert als Bindeglied zwischen dem „Monheimer Tor" und dem Rathaus Center. In diesem Sinne wurde der gesamte Platz um den Busbahnhof sowohl optisch als auch funktionell vollständig überplant. Neben einem

Witterungsschutz aus Glas, der den größten Teil der Bussteige überspannt, wurden Sitzgelegenheiten und auch Spielgeräte aufgestellt, die die Aufenthaltsqualität am Busbahnhof steigern. Der gesamte Platz erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, der vollständig verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich wirken sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus. Darüber hinaus stärkt eine Videoschutzanlage das Sicherheitsempfinden bei den Fahrgästen.

Die Haltepositionen weisen eine für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen barrierefreie Gestaltung auf. Mit Hochborden und taktilen Leitsystemen sind Ausbauelemente vorhanden, die die Nutzung des ÖPNV am Busbahnhof Monheim für diese Personengruppen erleichtern.

Ein KundenCenter der BSM im „Monheimer Tor" vervollständigt das Bild, darüber hinaus sind an den Haltepositionen umfangreiche Fahrgastinformationen vorhanden. Besonders hervorzuheben sind die dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigen an den Haltepositionen, die die Ankunftszeiten der Busse in Echtzeit angeben.

Abbildung 18: Innenstadthaltestelle Monheim Busbahnhof

Stadt Ratingen

Die südlich der Innenstadt gelegene Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Mitte verfügt über eine gute Lagegunst in direkter Nähe zur Innenstadt von Ratingen. Die Haltestelle weist deutliche Defizite hinsichtlich der baulich/ städtebaulichen und funktionalen Gestaltung auf. Die Haltestelle insgesamt bietet ein eher unattraktives Gesamtbild mit einer veralteten Infrastruktur im Hinblick auf Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten. Weder die Abfahrtspositionen der Straßenbahn noch die Bushaltestelle sind niederflurgerecht, ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge ist nicht möglich. Der Haltestellenbereich ist durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet, Leitstreifen sind nicht vorhanden. Mittelfristig wird jedoch der barrierefreie Ausbau des ZOB Ratingen-Mitte/ Grabenstraße angestrebt. Die Entwurfsplanung für die barrierefreie Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte ist bereits abgeschlossen, der Umbau soll in 2014/2015 erfolgen.

Abbildung 19: Abfahrtspositionen Straßenbahn und Bus Verknüpfungspunkt „Ratingen-Mitte"

Die SPNV-Zugangsstelle Ratingen-Ost bietet ein weitgehend modernes Erscheinungsbild. Der Bus-Verknüpfungspunkt ist mit Fahrgastunterständen und einer DFI zum SPNV ausgestattet. Im Bereich der Bushaltestellen befindet sich ein angegliederter Kiosk mit VRR-Ticketverkauf. Zur besseren Orientierung sind Umgebungspläne vorhanden. Die einzelnen Haltepositionen sind mit Hochborden ausgestattet, die Bordsteinhöhe entspricht jedoch nicht den niederflurgerechten Borsteinen mit einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Zeitweise kommt es zu Kapazitätsengpässen, so dass häufig kein paralleles Anfahren der Busse an die Haltestellenborde möglich ist und trotz annähernd niederflurgerechtem Ausbau in diesen Fällen kein stufenloser Einstieg zum Fahrzeug gewährleistet werden kann. Darüber hinaus fehlen taktile Leitsysteme, so dass die Haltestelle für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste nur bedingt barrierefrei nutzbar ist. Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Plätze sind in ausreichender Zahl vorhanden.
Bezüglich der sozialen Sicherheit ist anzumerken, dass sich die Bushaltestellen in Randlage befinden und somit eine permanente soziale Kontrolle nicht gegeben ist.

Abbildung 20: Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Ost

Ein weiterer Umsteigeschwerpunkt in Ratingen ist der SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel. Die Haltestelle besitzt vergleichsweise hohe Bedeutung in der regionalen Verbindungsfunktion für das nördliche Stadtgebiet sowie für die Nachbarstadt Heiligenhaus. Im Bestand verfügt die gesamte Anlage nicht über einen angemessenen Ausbauzustand im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung. Der Bahnhof Ra-

tingen Hösel wird jedoch mittlerweile als Maßnahme der MOF 2 geführt (Bahnsteigaufhöhung und Erneuerung der Bahnsteigausstattung), für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes soll zeitnah im Jahr 2013 ein Förderantrag beim VRR eingereicht werden, der u. a. eine umfangreiche barrierefreie Neugestaltung der Bushaltestellen vorsieht.

Stadt Velbert

Die Haltestelle „Postamt" ist eine der zentralen Haltestellen im Innenstadtbereich der Stadt Velbert. Die Haltestelle präsentiert sich in einem soliden Ausbauzustand. Die Infrastruktur ist teilweise etwas älterer Bauart, die Haltestelle verfügt jedoch über alle wesentlichen Ausstattungsmerkmale, die für eine zentrale Verknüpfungshaltestelle notwendig sind. Die als langgezogene Busbucht ausgestaltete Haltestelle verfügt über einen angemessenen Ausbaustandard hinsichtlich der Belange der Barrierefreiheit. Die Haltepositionen sind mit Hochborden sowie mit optischen und taktilen Leitsystemen ausgerüstet. Darüber hinaus verfügen alle Abfahrtspositionen über Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten.

Neben umfangreichen Fahrgastinformationen an den einzelnen Abfahrtpositionen gibt es einen Fahrkartenautomaten, Telefonzelle und Uhr. Ein VGV-KundenCenter an der Haltestelle „Schloßstraße" in unmittelbarer Nachbarschaft vervollständigt das Bild.

Abbildung 21: Zentrale Innenstadthaltestellen Stadt Velbert (links: Haltestelle Postamt, rechts: Haltestelle Schloßstraße)

Ein weiterer Umsteigeschwerpunkt in Velbert ist die SPNV-Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof". Die Haltestelle besitzt eine hohe Bedeutung als zentraler Verknüpfungspunkt für das südöstliche Stadtgebiet. Durch die Lage im Nebenzentrum Velbert-Neviges und eine gewisse Grundausstattung mit verglasten Haltestellenhäuschen mit Sitzgelegenheiten erreicht der Verknüpfungspunkt eine insgesamt zufriedenstellende Aufenthaltsqualität. Auch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird durch die zentrale Lage und das infrastrukturelle Umfeld positiv beeinflusst.

Defizite sind im Hinblick auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltepositionen zu erkennen. Die Haltestelleninseln, die teilweise eine sehr geringe Breite aufweisen sind für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen nur bedingt geeignet, auch

ist die Höhe der Bordsteine nicht ausreichend, um einen niederflurgerechten Einstieg in die Fahrzeuge zu ermöglichen. Darüber hinaus fehlen Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste.

Abbildung 22: Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof"

Stadt Wülfrath

Die zentrale Innenstadthaltestelle der Stadt Wülfrath ist die Haltestelle Stadtmitte. Die Haltestellenbereiche sind räumlich getrennt (Bussteige 1 und 2 Am Diek; Bussteige 3 und 4 Goethestraße), so dass bedingt durch diese „Zweiteilung" der Haltestelle sowie durch die fehlende DFI Probleme bei verschiedenen Umsteigebeziehungen bestehen. Die infrastrukturellen Ausstattungsmerkmale der Haltestelle sind ihrer Bedeutung entsprechend als angemessen zu bewerten. Unterstände und Sitzgelegenheiten sind vorhanden, das soziale Umfeld im innerstädtischen Geschäftsbereich fördert ein positives Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, so dass auch die Aufenthaltsqualität als zufriedenstellend zu bewerten ist.

Defizite sind im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung erkennbar. Während behindertengerechte Ausstattungsmerkmale an den Haltepositionen 1 und 2 gänzlich fehlen, verfügen die Haltepositionen 3 und 4 grundsätzlich sowohl über Hochborde als auch über Blindenleitstreifen. Da sich jedoch die Pflasterflächen im Bereich der Haltepositionen mittlerweile gesenkt haben, ist ein spaltfreies Anfahren an die Bussteigkante kaum mehr möglich, was sich in der Konsequenz negativ auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle auswirkt.

Der Innenstadtbereich von Wülfrath befindet sich, insbesondere durch das neue Einkaufszentrum „Anger-Markt", derzeit städtebaulich in der Weiterentwicklung. In diesem Zusammenhang plant die Stadt den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Stadtmitte. Darüber wurden im Jahr 2012 an den an den zentralen Verknüpfungshaltestellen Dynamische Fahrgastinformationssysteme eingerichtet.

Abbildung 23: Haltestelle Wülfrath Stadtmitte (links: Haltepositionen 3 und 4; rechts Haltepositionen 1 und 2)

5.5.2.2 Haltestellenausbauprogramme

Die Städte Hilden und Ratingen haben in den letzten Jahren umfangreiche Haltestellenkonzepte erstellt. Im Rahmen dieser Konzepte wurde eine detaillierte Analyse der Ist-Situation vorgenommen und in Form von umfassenden Haltestellenkatastern aufbereitet.

Ratingen

Im Jahr 2009 gab es in der Stadt Ratingen insgesamt 144 Haltestellen mit 324 Haltepositionen. Rund 42% aller Haltepositionen sind mit Wartehallen ausgerüstet, der Ausbauzustand der Unterstände weist jedoch unterschiedliche Qualitäten auf. Während etwa zwei Drittel aller Wartehallen den heutigen Qualitätsansprüchen hinsichtlich Ausstattungs- und Sicherheitsaspekten genügen (z. B. transparente Glaswände), handelt es sich bei den übrigen etwa 30% im Wesentlichen um ältere Betonwartehallen bzw. Stahlkonstruktionen mit teilweise veraltetem Ausstattungsstandard.[85]

Hinsichtlich der Barrierefreiheit muss die Situation in Ratingen als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Mit einem Anteil von rund 84% besitzt die überwiegende Zahl der Haltepositionen eine zu geringe Plattformhöhe, um den Belangen der Barrierefreiheit für geh- und mobilitätsbehinderte Personen gerecht zu werden. Bei etwa 9% aller Haltepositionen beträgt die Bordhöhe zwischen 16 und 17 cm, so dass hier von einer eingeschränkten Barrierefreiheit für gehbehinderte Personen gesprochen werden kann, für einen sehr geringen Anteil von etwa 7% kann der niederflurgerechte Einstieg in die Fahrzeuge bei Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen voll gewährleistet werden.[86]

[85] Vgl.: Stadt Ratingen, Haltestellenkonzept 2009 (Stand September 2009)

[86] ebenda

Auch im Hinblick auf den Ausbau mit taktilen Leitsystemen ist die Situation in Ratingen ungünstig. Lediglich 4% aller Haltepositionen waren mit Stand 2009 überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet.[87] Das Haltestellenkonzept für die Stadt Ratingen sieht ein umfangreiches Maßnahmenpaket für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur vor, wobei der Fokus der Handlungsempfehlungen deutlich auf dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt. Für das Jahr 2013 ist der Umbau von vier Haltestellen/-positionen nach Haltestellenkonzept geplant (Brandenburger Straße, Fahrtrichtung Ratingen Ost; Broichhof, Fahrtrichtung Düsseldorf; Gothaer Straße, Fahrtrichtung Düsseldorf und Grevenhauser Weg, Fahrtrichtung Dorfstraße).

Hilden

Im Rahmen des „Ausbauprogramms barrierefreie Haltestellen 2010 – 2012" wurde im Jahr 2009 an insgesamt 165 Haltestellenstandorten eine Bestandaufnahme durchgeführt. Knapp 40 % der Haltestellen sind mit neuen, beleuchteten Wartehallen ausgestattet. Die übrigen Haltestellen haben alte Wartehallen bzw. keinen Witterungsschutz und keine Beleuchtung. Etwa 60 % der Haltestellen haben überdachte Sitzmöglichkeiten. Mit einer beleuchteten Fahrplaninformationsvitrine sind 34 % der Haltestellen ausgestattet. Im Rahmen der Bewertung der Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit wurden die Kriterien Bordhöhe und Leitstreifen aufgenommen. Eine Bordhöhe von mindestens 15 cm ist an gut einem Drittel der Haltestellen vorhanden. An etwa 22 % der Haltestellen sind Leitstreifen angebracht, wobei Leitstreifen in Längs- und Querrichtung nur an etwa 11 % vorhanden sind.

Das Ausbauprogramm sieht für die Jahre 2010 bis 2012 umfangreiche Maßnahmen für Haltestellenstandorte vor. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau der Möblierung und der Fahrgastinformation (transparente Wartehalle mit Faltgiebeldach, beleuchteter Vitrine für Fahrplan, Tarifinformation, Netzplan, Drahtgittersitzen), der barrierefreien Bordhöhe (Regelhöhe 18 cm) sowie der Einrichtung eines Leitstreifensystems für Sehbehinderte und Plattierung des Ein- und Ausstiegsbereichs im schwarz-weißen Schachbrettmuster. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen bezüglich der unkomplizierten und barrierefreien Zugänglichkeit der Haltestellen vorgesehen.

5.5.3 Bewertung der Barrierefreiheit

Im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

[87] ebenda

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit" jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG NRW alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).

Abbildung 24: Beispiel für eine barrierefrei ausgebaute Fahrbahnrandhaltestelle (Stadt Velbert, Haltestelle Neviges Stadthalle)

Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestelle ist auch die Niederflurigkeit des eingesetzten Fahrzeugs von grundlegender Bedeutung. Hier ist die Situation im Kreis Mettmann als äußerst positiv zu bewerten, alle im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Niederflurtechnik. Für einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ist eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen jedoch unabdingbar. Neben einer ausreichenden Bordsteinhöhe ist eine möglichst spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten.

An einigen Haltestellen im Kreis ist die Situation hinsichtlich der Anfahrbarkeit jedoch problematisch. Zu kurze Busbuchten, eine nicht optimale Haltestellenlage und/ oder ungeordnetes Parken lassen häufig auch bei niederflurgerechtem Ausbau kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu (vgl. einzelne Haltestellenpositionen Ratingen-Mitte, ME-Zentrum, Ratingen-Ost etc.).

Abbildung 25: Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Stadt Ratingen, Ratingen-Mitte; rechts: Stadt Ratingen, Grabenstraße)

Ein großer Teil der Bushaltestellen ist zudem (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut bzw. auch sonst mit zum Teil starken infrastrukturellen Mängeln behaftet. In der Konsequenz können die Niederflur-Busse ihre Vorteile häufig nicht geltend machen. Auffällig ist außerdem, dass häufig auch bereits ausgebauten Haltestellen augenscheinlich mit Hochborden von etwa 14 cm ausgestattet sind, die empfohlenen Richtwerte von mindestens 16 – 18 cm werden somit häufig unterschritten.

Auch verfügen viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nicht über taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und/ oder „Aufmerksamkeitsfeld"), so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste somit nur bedingt gewährleistet ist.

Abbildung 26: Beispiel für eine nicht barrierefreie Haltestelle im Kreis Mettmann (Stadt Velbert, Haltestelle Christuskirche)

Fazit

Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Kreis Mettmann hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Während der Zugang zu vielen der untersuchten Haltestellen im Kreisgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge häufig Defizite vor. Darüber hinaus sind nur wenige Bushaltestellen mit einem vollständigen taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Des Weiteren entstehen betriebliche Probleme aufgrund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit am SPNV-Haltepunkt Ratingen-Ost. In Spitzenzeiten kommt es hier regelmäßig zu Behinderungen zwischen den Bussen, teilweise muss von der Fahrbahn aus eingestiegen werden.

Die Informationsmedien der den Kreis Mettmann bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen im VRR (z. B. Verkehrsunternehmen der KöR) als ausbaufähig zu bewerten.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen und Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch
- Linienplan mit Kennzeichnung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen (vgl. Linienplan für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer für die Stadt Düsseldorf, Linienplan Stadt Gelsenkirchen)

Gemäß dem PBefG und dem BGG NRW nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Nähere Ausführungen hierzu sind Kapitel 7.2 zu entnehmen.

5.6 Service

5.6.1 Vertriebstellen

Im Bereich „Servicequalität" ist das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen hervorzuheben, welches das Kreisgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem je nach Einsatzgebiet der Verkehrsunternehmen Kunden-Center der Rheinbahn (in Ratingen, Mettmann, Hilden), der Regiobahn (in Mettmann), der VGV (in Velbert), der BVR (in Velbert) und der BSM (in Monheim a.R., Langenfeld/Rhld.). Neben dem kompletten Ticketangebot bieten die KundenCenter einen umfassenden Beratungsservice. Die Rheinbahn wirbt darüber hinaus mit sogenannten „Premium-VertriebsPartnern", die neben dem Verkauf aller VRR-Tickets eine umfangreiche Tarifberatung leisten können und außerdem Kundenkarten ausstellen.

Tabelle 51: Service- und Vertriebsstellen im Kreis Mettmann

Stadt	**Anzahl**	**Art der Vertriebsstelle**
Erkrath	6	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Haan	4	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Heiligenhaus	3	Ticketverkauf und Grundinformationen
Hilden	1 6	Rheinbahn-KundenCenter Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Langenfeld (Rhld.)	8	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Mettmann	1 1 3	Regiobahn-KundenCenter Rheinbahn-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Monheim a. R.	1 7	BSM-KundenCenter Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Ratingen	1 10	Rheinbahn-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Velbert	1 1 11	BVR-KundenCenter VGV KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Wülfrath	2	Ticketverkauf und Grundinformationen

Quelle: Fahrplanbücher 2012/2013 bzw. 2013; Homepage BSM (Zugriff Juni 2013)

5.6.2 Fahrgastinformation

Im Kreis Mettmann besteht ein grundsätzlich gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot, über Ticketangebote und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote erhält man über das Fahrplanbuch und den Linienplan.

Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet abgerufen werden.

Seit dem Jahr 2009 wird VRR-weit ein neugestalteter, maßstabsgetreuer Linienplan mit spürbar hochwertiger grafischer Qualität aufgelegt.

Als Schwäche ist zu bewerten, dass die DFI an vielen wichtigen aufkommensstarken Haltestellen nicht vorhanden sind (z. B. Mettmann Jubiläumsplatz / Mettmann Zentrum, Haan Markt).

5.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern – Park-and-Ride und Bike-and-Ride –

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere auf Relationen, auf denen der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der motorisierte Individualverkehr und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. dem SPNV zu verknüpfen, sind Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen erforderlich.

Park-and-Ride-Anlagen[88]

Park-and-Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem IV und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Mettmann an den folgenden S-Bahn-Haltepunkten:

- Erkrath S
- Erkrath Hochdahl
- Erkrath Hochdahl-Millrath
- Haan Bahnhof
- Haan Gruiten
- Hilden Bahnhof
- Hilden Süd
- Langenfeld Bahnhof
- Langenfeld Berghausen
- Mettmann, Neanderthal
- Mettmann, Stadtwald
- Ratingen-Hösel
- Ratingen-Ost
- Velbert-Langenberg
- Velbert-Rosenhügel
- Wülfrath-Aprath

Die Auslastung der einzelnen Anlagen ist unterschiedlich ausgeprägt. Verschiedene Anlagen stoßen bereits heute an Werktagen an ihre Kapazitätsgrenzen, so z. B. die Park-and-Ride-Anlagen an den S-Bahnhöfen Erkrath Bahnhof (Nord- und Südseite), Erkrath Hochdahl, Mettmann Stadtwald sowie Langenfeld-Mitte. Andere Anlagen weisen noch – teils geringe – Kapazitäten auf.[89]

[88] VRR-Homepage (Zugriff 10.10.2011)

[89] Aussagen der Städte im November 2011

Bike-and-Ride-Anlagen[90]

Bike-and-Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Mettmann an den folgenden S-Bahn-Haltepunkten:

- Erkrath Bahnhof
- Erkrath Hochdahl
- Erkrath Hochdahl-Millrath
- Haan Bahnhof mit Fahrradabstellplätzen[91]
- Haan Gruiten
- Hilden Bahnhof
- Hilden Süd
- Langenfeld Bahnhof
- Langenfeld Berghausen
- Mettmann, Neanderthal
- Mettmann, Stadtwald
- Ratingen-Hösel
- Ratingen-Ost
- Velbert-Rosenhügel
- Wülfrath-Aprath

An den S-Bahn-Stationen Erkrath, Erkrath Hochdahl, Erkrath Hochdahl-Millrath, Haan Gruiten, Hilden, Hilden Süd, Langenfeld S, Mettmann, Stadtwald, Mettmann Neanderthal und Ratingen Ost gibt es verschließbare Radboxen.

Am S-Bahn-Haltepunkt Ratingen Ost befindet sich außerdem die einzige Radstation des Kreisgebietes. In der im Jahr 2008 vollständig umgebauten Radstation, die sich unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude befindet, können über 250 Fahrräder witterungs- und diebstahlgeschützt untergestellt werden. Es wird ein umfangreicher Service inkl. kleinerer Reparaturen angeboten. Darüber hinaus stehen an der Radstation auch Mietfahrräder des Verleihsystems „RevierRad" bereit.

Darüber hinaus gibt es an verschiedenen Haltestellen im Netz weitere Fahrradabstellmöglichkeiten.

Auch an den Bike-and-Ride-Anlagen ist die Auslastung sehr unterschiedlich.

Bei den Anlagen in Hilden ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Fahrradboxen und Fahrradständern. Die Fahrradboxen sind weitgehend ausgelastet, hier gibt

[90] VRR-Homepage (Zugriff 10.10.2011)

[91] Ortsbesichtigung im Mai 2011

es eine Warteliste. Die Fahrradständer an den S-Bahnhöfen Hilden-Süd und Hilden Bahnhof erreichen eine Quote von ca. 90% bzw. 80%.[92]

Die Anlagen am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.) sind nahezu vollständig ausgelastet: Fahrradboxen zu 100 %, Fahrradabstellanlagen zu 95 %.[93] Auch am S-Bahnhof Langenfeld-Berghausen sind die Fahrradabstellanlagen vollständig belegt.[94]

Sowohl für die Park-and-Ride-Anlagen als auch für die Bike-and-Ride-Anlagen liegen keine systematischen Erhebungen vor. Die Aussagen zur Auslastung einzelner Anlagen spiegeln im Wesentlichen die Einschätzungen aufgrund einzelner Eindrücke wider.

[92] Angaben der Stadt Hilden am 15.11.2011

[93] Angaben der Stadt Langenfeld (Rhld.) am 17.11.2011

[94] Angaben der Stadt Langenfeld (Rhld.) am 17.11.2011

5.8 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann

Die nachfolgenden Tabellen geben einen städteweisen Überblick über die in Kapitel 5 „Stärken-Schwächen-Analyse" herausgearbeiteten Stärken und Schwächen im ÖPNV des Kreises Mettmann.

Erkrath
Stärken des ÖPNV
• Systematische Netzstruktur mit Ortsbusverkehren (O5, O6) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Stationen und die zentralen Verknüpfungspunkte • Überwiegend sehr gute Erschließungsqualität • Gute innerörtliche Erreichbarkeit der beiden zentralen Bereiche Alt-Erkrath und Hochdahl Zentrum • Gute Erreichbarkeit des OZ Düsseldorf • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr für Alt-Erkrath und Unterfeldhaus • Gute Anbindung des Neanderbades • Zentrale Bushaltestelle Hochdahler Markt mit erhöhtem Bordstein (jedoch keine 16 bzw. 18 cm und keine Leitstreifen für sehbehinderte Menschen) • S-Bahn-Stationen mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
• Erschließungsdefizite in Siedlungsrandlage im Bereich Willbeck und im Industriegebiet Unterfeldhaus • Bereich Hochdahl ohne Angebot mit DiscoLinien • Unzureichende Bedienungsqualität in die Nachbarstadt Mettmann (insbesondere in HVZ) • Bushaltestelle Erkrath S nicht barrierefrei ausgestattet

Haan
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ortsbusverkehr (O1) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Station und den RB-Bahnhof sowie die zentrale Innenstadthaltestelle Haan Markt • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute innerörtliche Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr für Haan • S-Bahn-Station und Bahnhof mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen bzw. Fahrradabstellplätze
Schwächen des ÖPNV
• Größere Erschließungsdefizite im Industriepark Haan Ost sowie in den Bereichen Haan Mitte und West • kein durchgängiger 20-Minuten-Takt auf der Linie SB50 in/ aus Richtung Düsseldorf • Gruiten ohne DiscoLinien-Angebot (Bedienung bis ca. 0:00 Uhr durch Linie O1) • keine barrierefreie Ausgestaltung der zentralen und häufig genutzten Bushaltestellen (z. B Haan Markt)

Heiligenhaus
Stärken des ÖPNV
• klare Ausrichtung der Buslinien auf die Innenstadthaltestellen Heiligenhaus, Rathaus und In der Blume/ Stadtmitte • gute Erschließungsqualität im gesamten Stadtgebiet *(Defizite durch Einführung Bürgerbus im November 2012 weitgehend bereinigt, größere Bedienungslücke am Mittag)* • gute innerörtliche Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte im Kreis • OZ Essen und Düsseldorf mit Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel erreichbar • Angebot im Nachtverkehr durch Linie 770 (in Ratingen-Hösel mit Anschluss an die S6 aus Düsseldorf)

Heiligenhaus
Schwächen des ÖPNV
• fehlende direkte Erschließung des Heljensbades (insgesamt häufige Andienung der relevanten Haltestelle „An der Wildenburg“) • Bereiche Nonnenbruch und Vogelsang mit lediglich stündlichem Bürgerbus-Angebot (größere Bedienungslücke am Vormittag, Bedienung endet Samstag gegen 14 Uhr) • fehlendes Angebot im Nachtverkehr in den Stadtteilen abseits der Hauptachse (z. B. Isenbügel) • keine barrierefreie Ausgestaltung der zentralen und häufig genutzten Bushaltestellen

Hilden
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ortsbusverkehr (O3) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Stationen sowie die zentralen Haltestellen Gabelung und Fritz-Gressard-Platz • weitgehend ausreichende Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte sowie des OZ Düsseldorf • gute Erreichbarkeit des Freizeitbades Hildorado • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr • Ausbauprogramm „Barrierefreie Haltestellen 2010 – 2012“ • Hilden S: modernes Erscheinungsbild, DFI, erhöhter Bordstein, Leitstreifen und Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches für sehbehinderte Menschen • Gabelung: modernes Erscheinungsbild, erhöhter Bordstein, Leitstreifen für sehbehinderte Menschen • S-Bahn-Stationen mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
• Tlw. größere Erschließungsdefizite, insbesondere in Siedlungsrandlagen • Hilden Süd: unübersichtliche Haltestellensituation, nicht alle Haltestellenpositionen modern und barrierefrei ausgestattet • O3 mit stark mäandrierender Linienführung im nördlichen Stadtgebiet

Langenfeld (Rhld.)
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ausrichtung auf die S-Bahn-Stationen sowie die Innenstadt • Weitgehend ausreichende Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • Gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte sowie der OZ Düsseldorf und Köln • Gute Erreichbarkeit der Wasserskianlage • Nachtverkehrsangebot seit Dezember 2011 (NE20), seit 2012 Verknüpfung der Nachtverkehrsangebote der Linien 785, NE13 und N20 am S-Bahnhof • Innenstadthaltestellen mit unterschiedlicher Ausstattung; Haltestelle Rathaus mit erhöhtem Bordstein, Leitstreifen und Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches für sehbehinderte Menschen • S-Bahn-Stationen mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
• tlw. größere Erschließungsdefizite, insbesondere in Siedlungsrandlagen • Bushaltestelle an den S-Bahn-Stationen Langenfeld S und Langenfeld Berghausen nicht barrierefrei ausgestattet

Mettmann
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • klare Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn-Stationen sowie die Innenstadthaltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann-Zentrum • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • Mettmann Stadtwald: modernes Erscheinungsbild, offene Bauweise, erhöhter Bordstein, ergänzende Infrastruktur • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte Wülfrath und Erkrath-Hochdahl sowie des OZ Düsseldorf • gute Erreichbarkeit des gesamten Neanderthals (Neanderthal Museum, Fundstelle Neanderthaler, Wildgehege, Erlebnispfad) • Angebot im Nachtverkehr für die nördlich der Regiobahn gelegenen Siedlungsbereiche (DL6) • S-Bahn-Station ME-Stadtwald mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen

Mettmann
Schwächen des ÖPNV
• fehlende zentrale Innenstadthaltestelle: unübersichtliche Umsteigesituation zwischen den beiden Innenstadthaltestellen Mettmann-Zentrum und Jubiläumsplatz, fehlende DFI • Innenstadthaltestellen Mettmann-Zentrum und Jubiläumsplatz mit gestalterischen und funktionalen Defiziten; unübersichtliche Haltestellensituation, fehlende Elemente zur barrierefreien Gestaltung • tlw. kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • fehlendes Nachtverkehrsangebot für Mettmann Süd

Monheim am Rhein
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ausrichtung auf die Innenstadt sowie die S-Bahn-Stationen Langenfeld S und Langenfeld Berghausen • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte • OZ Düsseldorf und Köln mit Umstieg an S-Bahn-Station Langenfeld erreichbar • gute Erreichbarkeit des Freizeitbades mona mare • Nachtverkehrsangebot NE13 • neuer Busbahnhof: modernes, freundliches Gesamtbild, barrierefreie Ausgestaltung, DFI, Videoschutzanlage
Schwächen des ÖPNV
• kleinere Erschließungsdefizite im zentralen und östlichen Stadtgebiet • Kreisstadt Mettmann nur mit mehreren Umstiegen erreichbar • Linie 788 mit größerer Ringführung im Einrichtungsverkehr im Innenstadtbereich

Ratingen
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • starke Stadtbahnlinie 712 zur Anbindung an Düsseldorf • weitgehende Ausrichtung des Busnetzes auf die zentrale Haltestelle Ratingen-Mitte, die S-Bahn-Station Ratingen-Ost sowie auf wenige zentrale Haltestellen in den Stadtteilen (z. B. Lintorf-Rathaus, Dieselstraße) • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstadt Heiligenhaus sowie der angrenzenden Oberzentren Düsseldorf und Essen • weitreichende Erschließung des Stadtgebietes auch im Nachtverkehr durch DL1 (Anschluss an S6 aus Düsseldorf) • gute Anbindung des Jugendzentrums Manege im Nachtverkehr am Wochenende durch DL1 • Ratingen-Ost: modernes Erscheinungsbild, offene Bauweise, DFI, erhöhter Bordstein (taktile Leitsysteme fehlen), ergänzende Infrastruktur • S-Bahn-Stationen mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen; Radstation am Haltepunkt Ratingen Ost
Schwächen des ÖPNV
• zentrale Innenstadthaltestelle Ratingen-Mitte mit gestalterischen und funktionalen Defiziten; unattraktives Gesamtbild mit veralteter Infrastruktur, keine Hochborde • Ratingen-Ost: aufgrund von Kapazitätsengpässen häufig kein paralleles Anfahren an die Bordsteinkante möglich, taktile Leitsysteme fehlen, barrierefreie Nutzung ist somit nur bedingt gegeben • wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • O16: kein durchgängiger 20-Minuten-Takt • Kernbereich Ratingen Hösel i. d. R. mit stündlicher Direktanbindung an die Innenstadt (20-Minuten-Takt ab Ratingen-Hösel S) • unübersichtliches Linienangebot aus den Bereichen Lintorf und Tiefenbroich in der Anbindung an die Innenstadt • Defizite in der Transparenz im Liniengeflecht 748/761/771 in Ratingen-Homberg

Velbert
Stärken des ÖPNV
• Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • Ausrichtung des Busnetzes auf den Innenstadtring Velbert-Mitte • weitgehend gute bis sehr gute Erschließungsqualität • weitgehend gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches (Ausnahme Velbert-Langenberg), der Nachbarstädte Heiligenhaus und Wülfrath sowie der Oberzentren Essen und Wuppertal (häufige Anbindung an Düsseldorf mit Umstieg) • Anbindung der nordwestlichen Stadtgebiete im Nachtverkehr durch NE 8 Richtung Essen • gute Erreichbarkeit des Herminghausparks und des Parkbads (direkt westlich der Innenstadt; OV1) • gute Erreichbarkeit des Panoramabads aus den meisten Stadtbereichen, teils durch (abgestimmte) Umstiege • S-Bahn-Stationen mit Park-and-Ride-Anlagen, Velbert-Rosenhügel darüber hinaus mit einer Bike-and-Ride-Anlage
Schwächen des ÖPNV
• wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • Wohngebiet westlich der Innenstadt mit Defiziten in der Erschließung (Bereich Zur Sonnenblume) • unübersichtliches Linienangebot auf verschiedenen Relationen im Stadtbereich, z. B. Velbert-Langenberg – Innenstadt, Langenhorst – Innenstadt, Klinikum Niederberg – Innenstadt • umwegiger „Verkehrsring" in der Innenstadt von Velbert • fehlendes Angebot im Nachtverkehr (letzte Fahrt Linie 770 gegen 00:30 Uhr; Ausnahme nordwestliche Stadtbereiche NE 8) • Innenstadthaltestellen und SPNV-Verknüpfungshaltestellen mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, Elemente zur barrierefreien Gestaltung fehlen häufig

Wülfrath
Stärken des ÖPNV
• Ausrichtung des Busnetzes auf die zentrale Haltestelle Wülfrath Stadtmitte • weitgehend übersichtliches Liniennetz • sehr gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte Mettmann und Velbert • Erreichbarkeit der OZ Düsseldorf, Wuppertal und Essen mit Umstieg gewährleistet (Problem: verspätungsanfällige S9) • Grundangebot im Nachtverkehr aus Richtung Düsseldorf für die zentralen Bereiche in Wülfrath (Linie 746 mit Umstieg in Mettmann) • S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath mit Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlage
Schwächen des ÖPNV
• viele Linien mit gleichzeitig erschließender und verbindender Funktion (z. B. Linie 601, 641, 747) • wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • fehlendes Angebot im Nachtverkehr für die Stadtbereiche außerhalb des Kernbereichs • Innenstadthaltestelle Wülfrath Stadtmitte mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, fehlende DFI, Elemente zur barrierefreien Gestaltung fehlen; Defizite in der Orientierbarkeit (Umbau läuft)

Karte 9: Mängel und Defizite im ÖPNV

6 Prognose der Verkehrsentwicklung

6.1 Prognose-Grundlagen

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Mettmann sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Die Durchführung der Prognose-Berechnungen erfolgt mit dem Verkehrsmodell für den Kreis Mettmann.[95]

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2018 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2011.

Die Strukturdaten für den Zeithorizont 2018 wurden in einem zweistufigen Verfahren ermittelt. In einem ersten Schritt wurden die Veränderungen aufgezeigt, die sich aufgrund der demografischen Entwicklungen ergeben. Hierzu wurde auf Daten des Statistischen Landesamtes (IT.NRW) zurückgegriffen.[96]
In einem weiteren Schritt wurden die von den kreisangehörigen Städten gemeldeten Neuansiedlungen und Verkehrsentwicklungen als gegensteuernde Maßnahmen den Strukturdaten der Trend-Prognose hinzugerechnet.

Nach einem Abgleich mit den Entwicklungen der letzten Jahre und den vorhandenen Daten, die vom Kreis Mettmann und den kreisangehörigen Städten im Rahmen der NVP-Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden, sind für die folgenden Bereiche Prognosewerte abgeleitet worden:

- Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen,
- Entwicklung der Beschäftigtenzahlen,
- Entwicklungen im Einkaufs- und Freizeitverkehr,
- Entwicklungen im Bereich Schüler und Auszubildende,

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

[95] Quelle: Ingenieurbüro Helmert, Aachen

[96] Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

6.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

6.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Allgemeine Entwicklung im Kreis Mettmann

Für die Bevölkerungsprognose im Kreis Mettmann kann auf Daten des IT.NRW im Rahmen der Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 zurückgegriffen werden.[97]

Die Bevölkerung im Kreis Mettmann wird bis zum Jahr 2018 weiter leicht zurückgehen. Am gravierendsten ist der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 6 – 18-jährigen Schüler und Jugendlichen. Hier wird ein durchschnittlicher Rückgang von etwa - 13% prognostiziert. Die Altersgruppen der 19-60-Jährigen (entspricht weitgehend der berufstätigen Altersgruppe) ist in der Tendenz ebenfalls durchschnittlich über den gesamten Kreis betrachtet rückläufig, leichte Zuwächse sind in der mittleren Altersgruppe der 25-40-Jährigen wahrscheinlich. Lediglich für die Bevölkerungsgruppen der über 75-Jährigen wird ein starker Bevölkerungsanstieg um mehr als 38% erwartet.

[97] Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Tabelle 52: Bevölkerungsprognose für den Kreis Mettmann[98]

Altersgruppe	2011	2018	Entwicklung 2011-2018 absolut (prozentual)
unter 3	11.490	11.220	- 270 (- 2,3%)
3 bis unter 6	12.360	11.600	- 760 (- 6,1%)
6 bis unter 10	17.650	15.890	- 1.760 (- 10,0%)
10 bis unter 16	29.790	25.200	- 4.590 (- 15,4%)
16 bis unter 19	15.550	13.740	- 1.810 (- 11,6%)
19 bis unter 25	32.160	28.980	- 3.180 (- 9,9%)
25 bis unter 40	78.810	79.620	+ 810 (+ 1,0%)
40 bis unter 60	156.870	145.410	- 11.460 (- 7,3%)
60 bis unter 75	94.760	88.540	- 6.220 (- 6,6%)
75 oder älter	48.690	67.350	+ 18.660 (+ 38,3%)
Insgesamt	498.130	487.550	- 10.580 (- 2,1%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Kleinräumige Entwicklungen

Die Daten zur Bevölkerungsprognose im Kreis Mettmann liegen altersspezifisch für die einzelnen Kommunen vor. Es ist eine jahresgenaue Altersaufteilung enthalten, aus der sich die Personengruppen der Beschäftigten sowie Schüler ableiten lassen.

Die Bevölkerungsmodellrechnung des Landesbetriebs Information und Technik NRW geht von einer leicht negativen Einwohnerentwicklung im Kreis Mettmann von insgesamt etwa - 2% im Vergleich zum Bezugsjahr 2011 aus.

Während die Bevölkerungsrückgänge in den meisten Städten mit rund - 300 bis - 1.200 Einwohnern (- 1 bis - 4%) vergleichsweise moderat sind, sind die Rückgänge in den Städten Velbert (ca. – 5.000 EW bzw. - 6%) und Wülfrath (ca. – 2.150 EW bzw. – 10%) auffällig hoch. Lediglich die Stadt Ratingen kann einen leichten Zuwachs um etwa 1.200 Einwohner (ca. 1%) verzeichnen, die Einwohnerzahlen in der Kreisstadt Mettmann bleiben voraussichtlich weitgehend stabil.

Für fast alle Städte im Kreisgebiet wird ein überdurchschnittlicher Rückgang bei den Kindern und Jugendlichen erwarten, einzige Ausnahme bildet hier die Stadt Mettmann.

[98] Der im NVP hinterlegte (z.T. ältere) Datenbestand ist dem umfangreichen Abstimmungsprozess geschuldet. Von einer umfassenden Aktualisierung des Datenbestands wird abgesehen, da sich abzeichnet, dass die Grundtendenzen auch zukünftig weiter Bestand haben, lediglich punktuell zeichnen sich leichte Verschiebungen ab (z. B. leichtes Bevölkerungswachstum in Monheim a. R.).

Die Personengruppe der Senioren hat in allen Kommunen Zuwächse zu verzeichnen, hervorzuheben sind hier insbesondere die Städte Langenfeld (Rhld.), Monheim a.R. und Erkrath mit Zuwächsen von jeweils deutlich über 10%.

Tabelle 53:
Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Mettmann, Entwicklungen 2011 – 2018[99]

Stadt	EW 2011 (gesamt)	EW 2018 (gesamt)	6-18 absolut (Prozentual)	>60 absolut (Prozentual)	Insgesamt absolut (prozentual)
Erkrath	46.880	46.610	-480 (-9%)	1.870 (+13%)	-270 (-1%)
Haan	28.960	27.810	-520 (-15%)	430 (+5%)	-1.150 (-4%)
Heiligenhaus	26.870	25.700	-500 (-16%)	620 (+8%)	-1.170 (-4%)
Hilden	55.870	54.680	-660 (-11%)	1.470 (+9%)	-1.190 (-2%)
Langenfeld (Rhld.)	58.960	58.630	-1.130 (-16%)	2.790 (+18%)	-330 (-1%)
Mettmann	39.850	39.760	-120 (-3%)	670 (+6%)	-90 (< -1%)
Monheim a. R.	43.160	42.720	-750 (-15%)	1.650 (+14%)	-440 (-1%)
Ratingen	92.550	93.740	-1.060 (-10%)	2.490 (+9%)	1.190 (1%)
Velbert	84.230	79.250	-1.720 (-17%)	350 (+2%)	-4.980 (-6%)
Wülfrath	20.800	18.650	-590 (-24%)	100 (+2%)	-2.150 (-10%)
Insgesamt	498.130	487.550	-7.530 (-13%)	12.440 (+9%)	-10.580 (-2%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Für die Nahverkehrsplanung lassen sich daraus die folgenden grundsätzlichen Entwicklungen ableiten:

- Weitgehend stabile Nachfrage im Jedermannverkehr aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung,
- Rückgang der Schülerzahlen und damit auch der beförderungspflichtigen Schüler sowie
- Zunahme der älteren Bevölkerungsschichten in Zusammenhang mit einer Zunahme des Motorisierungsgrades in diesen Schichten.

[99] Einzelne Städte im Kreis Mettmann verfügen über eigene Prognoseerhebungen zu Bevölkerungsvorausberechnungen. Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde bei der NVP-Fortschreibung jedoch auf die Prognosedaten des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) zurückgegriffen, auch wenn die Ergebnisse zum Teil voneinander abweichen.

Wohnflächenerweiterung

In nahezu allen Städten im Kreis Mettmann sind in Zukunft Erweiterungen von Wohnungs- / Siedlungsflächen vorgesehen. Hervorzuheben sind die vergleichsweise großen bzw. einwohnerstarken geplanten Erweiterungen in Mettmann (Wohngebiet Kirchdelle, ca. 400 WE), Langenfeld/Rhld. (Wohngebiet Berghausen, ca. 300 WE) und Ratingen (Neubaugebiet Felderhof, ca. 270 WE). Eine vollständige Auflistung aller ÖPNV-relevanten Planungen zur Erweiterung von Wohnbauflächen ist dem Anlagenband I (Städtesteckbriefe) zu entnehmen.

6.2.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Allgemeine Entwicklungen

Die Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen basieren ebenfalls auf der Einwohnerprognose des Landesbetriebes Information und Technik NRW.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Kreis Mettmann wider. Insgesamt wird für die Bevölkerungsgruppe der 6- bis 18-Jährigen bis zum Jahr 2018 ein Rückgang von etwa 13% erwartet.

Dies wird langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.

Kleinräumige Entwicklungen

Neben den allgemeinen Entwicklungen der Schülerzahlen haben außerdem die folgenden im Kreisgebiet vorgesehenen Änderungen in der Schulstruktur Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Schüler:

- Erkrath: Auflösung der Albert-Schweitzer-Hauptschule zum 31.08.2013
- Velbert: Neubau Hauptschule (Velbert-Mitte, Grünstraße; Realisierung 2012)
- Wülfrath: Umbau/ Erweiterung Realschule und Neubau Grundschule FASW Düsseler Straße/ Südstraße
- Heiligenhaus: Neubau einer Fachhochschule im Bereich Kettwiger Straße/ Westfalenstraße (300 Studierende, 15 Professoren, 30 Mitarbeiter; Fertigstellung Frühjahr 2013)

Bei der Auflösung bzw. dem Auf- und Ausbau von Schulstandorten sind kleinräumige Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten. In den Übergangszeiten kann ggf. ein zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden (Beförderung zum alten und neuen Schulstandort).

Alle ÖPNV-relevanten Stadtentwicklungsprojekte mit Umsetzungshorizont bis zum Jahr 2017 sind städteweise kartografische aufbereitet.

Karte 10: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 (Karten 10.a – 10.j)

6.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Eine exakte Prognose der Arbeitsplatzzahlen mit räumlicher Verteilung auf die Verkehrszellen liegt für den Kreis Mettmann nicht vor.

Im Rahmen der Befragung der Städte im Kreis Mettmann zur Nahverkehrsplanung im Winter 2010/2011 wurden jedoch stadtentwicklungsrelevante Planungsvorhaben abgefragt. Diese Daten wurden darüber hinaus in Regionalkonferenzen im November 2011 abgeglichen und aktualisiert. Bei der Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung mit dem Verkehrsmodell wurde auf diese Daten zurückgegriffen.
Die Beschäftigtendaten weisen zum einen neue Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen aus, zum anderen auch Arbeitsplatzzuwächse, die aus Verlagerungen und Zusammenlegung von Arbeitsplatzstandorten resultieren.

Gewerbeflächenerweiterung

Für die kleinräumige Entwicklung des Arbeitsmarktes sind folgende Vorhaben zur Erweiterung von Gewerbeflächen bzw. zur Erschließung neuer Gewerbegebiete in den Städten des Kreises besonders hervorzuheben:

- Haan, Gruiten: „Technologiepark Haan/ NRW", 2. Bauabschnitt (ab 2013 bis 2014, ca. 16 ha)
- Hilden, Nordstadt: Erschließung des Gewerbegebietes Giesenheide/ Kreuz Hilden (Besiedlung läuft 2010-2015) (15 ha)
- Monheim a.R.: Erweiterung im Gewerbegebiet Im Weidental (ca. 4 ha, ca. 700 Mitarbeiter, ab Ende 2012);
- Ratingen, Lintorf: Gewerbegebiet „An den Dieken" (ca. 11 ha, Baubeginn seit 2010)

Weitere Entwicklungsvorhaben im Bereich Arbeiten/ Gewerbe sind im Anlagenband I hinterlegt.

6.2.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.[100]

[100] Die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen (Senioren) hat ein überdurchschnittliches Zeitbudget für Freizeitaktivitäten und wird zudem gegenüber früheren Generationen zunehmend mobiler. Kleine Haushalte, z. B. Single- bzw. kinderlose Haushalte, sind erfahrungsgemäß in der Freizeit tendenziell mobiler als größere Haushalte.

Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.[101]

Einzelhandel

Im Kreis Mettmann sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstruktur mit Bedeutung für den ÖPNV geplant. Vorhaben mit voraussichtlich spürbaren Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage im Kreisgebiet sind in Haan, Langenfeld (Rhld.), Mettmann, Ratingen (Verlagerung) und Velbert geplant.

Eine Darstellung aller Planungsvorhaben im Einzelhandel, die bis zum Jahr 2018 realisiert werden sollen, ist dem Anlagenband I beigefügt.

Freizeit

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes lediglich in Mettmann und Velbert Vorhaben geplant, aus denen sich möglicherweise Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage ableiten lassen:

- Mettmann: Neue Sportanlage, Hasseler Straße (2 Kunstrasenfußballplätze, 12 Tennisaußenplätze und 2 Hallenplätze (ab 2012)
- Velbert: Sportpark Industriestraße in Velbert-Mitte; 1. BA: Sporthallenkomplex und Leichtathletikanlage (Eröffnung Ende 2012 erfolgt)

[101] Vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999), München/Freiburg/Essen 2001.

6.3 Prognose-Null-Fall 2018

6.3.1 Infrastrukturmaßnahmen IV und ÖV

Für die Berechnung der Prognose-Fälle werden im Verkehrsmodell die Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis zum Jahr 2018 realisiert werden. Als wesentliche Ergänzung im überregionalen Netz wirkt sich hier die Durchbindung der A44 zwischen Ratingen und Velbert aus. Darüber hinaus gehende Planungen im Umland bleiben in den Prognoseberechnungen unberücksichtigt, da deren Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht als gesichert angenommen werden können.

Als planungsrelevante Maßnahmen im ÖV werden basierend auf den Planungen der kreisangehörigen Städte lediglich infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten in das Verkehrsmodell übernommen. Der Einfluss, den der geplante ZOB in Velbert auf den ÖPNV haben wird, ist derzeit nicht im Detail abschätzbar und fließt somit noch nicht in die Prognose-Berechnungen ein.

- Haan:
  - Private Erschließungsmaßnahmen im Wohngebiet Hasenhaus (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor)
  - Private Erschließungsmaßnahmen im „Technologiepark Haan/ NRW" (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor)
- Heiligenhaus:
  - A44 südlich des Stadtzentrums zwischen (Essen –) Velbert – Heiligenhaus – Ratingen – A3 (– Düsseldorf) (seit 2010)
  - innerstädtische Entflechtungsstraße im Gegenverkehr in der Stadtmitte zwischen Abtskücher Straße und Höseler Platz. Der ÖPNV bleibt auf Hauptstraße und Südring *(bereits 2011 fertiggestellt und eröffnet).*
- Mettmann:
  - Neubau Seibelquerspange: Verbindung Johannes-Flintrop-Straße zur Schwarzbachstraße (Baubeginn Juli 2013, Bauzeit 2 Jahre; Rechtsverbindlicher B-Plan)
  - Neubau Osttangente: Verbindung Wülfrather Straße zur Elberfelder Straße (Baubeginn Juli 2013; Bauzeit 2 Jahre; Planfeststellungsbeschluss 2011 geplant)
  - Rückbau der Breite Straße/ untere Johannes-Flintrop-Straße/ Schwarzbachstraße nach der Fertigstellung der Seibelquerspange (nur noch für Anlieger und ÖPNV; geplanter Beginn 2015; Planungsstadium)
  - Neubau Teilumfahrung in Verbindung mit neuem Wohngebiet Kirchendelle: Verbindung Hasseler Straße zur L 239 (Baubeginn ab 2015 möglich; bislang liegt nur eine Rahmenplanung als Konzept vor)

- Monheim am Rhein:
  - Monheim a.R.-Gesamt: Umbau verschiedener Knotenpunkte zu Kreisverkehren (Planung, ab 2015)
  - Baumberg: Baumberg-Ost, Erweiterung des Straßennetzes in Neubaugebieten (Planung, ab 2015)
- Ratingen:
  - Bahnübergangsbeseitigung B 227 in Hösel (Brücke) (fertiggestellt 2012)
  - Neutrassierung K10n (Verbindung Neanderstraße - Mettmanner Str.)
  - Neubau A 44 (Ratingen-Ost – Velbert) (planfestgestellt; seit 2010)
  - Ausbau Düsseldorfer Straße (Abschnitt Europaring - Sandstr.; Ausbau in bestehender Verkehrsfläche) (Baubeginn vsl. 2013)
  - Kreisverkehr Am Roten Kreuz/ Jägerhofstraße (anstelle LSA) (Ausbau in bestehender Verkehrsfläche)
- Wülfrath:
  - Bezirk 2: Ortsumgehung Nord, Abschnitt E (Ausbau/ Verlängerung der Kruppstraße mit Anbindung zur Dieselstraße; Umsetzung 2013 erfolgt)
  - Bezirk 6: Umgestaltung Innenstadteingang Nord (Kreisverkehr und Änderung der Verkehrsführung zwischen Bahnhofstraße, Wilhelmstraße, Mettmanner Straße, Bahnhofsareal und Henry-Ford-II-Straße; Umsetzung ca. 2016-2018)

6.3.2 „Prognose-Null-Fall"

Auf der Grundlage der beschriebenen demografischen und infrastrukturellen Entwicklungen wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung eine Prognose der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2018 erstellt. Als Datengrundlage dienen die Prognose-Daten des Landesbetriebes Information und Technik NRW sowie die vom Kreis Mettmann und den kreisangehörigen Städte zur Verfügung gestellten Strukturdaten.

Kreisweiter Modal Split

Die Auswirkungen der veränderten Strukturdaten wirken sich unter der Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebotes wie in der folgenden Tabelle dargestellt auf die Verkehrsteilnehmer aus.

Der starke Rückgang der Schülerzahlen wird im Verkehrsmodell durch eine entsprechende Reduzierung des Anteils der „Captive-Riders", also der auf den ÖV-angewiesenen Personen, berücksichtigt; entsprechend steigt der Anteil der wahlfreien Personen.

Tabelle 54: Entwicklung der Verkehrsnachfrage 2011-2018

Verkehrsmittel	Verkehrs-nachfrage 2011	Verkehrs-nachfrage 2018	Saldo 2011 - 2018	
			abs.	%
IV	1.260.978	1.277.358	+ 16.380	+ 1,3%
ÖV	180.505	174.718	- 5.787	- 3,2%
Gesamtverkehr	1.441.483	1.452.076	+ 10.593	+ 0,7%
Modal-Split ÖV/(ÖV+IV)	12,5%	12,0%	-	-

Im Vergleich zur Analyse steigt der Anteil der im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführten Fahrten leicht um 0,7% auf etwa 1.452.000 Personenfahrten pro Normalwerktag. Während der Anteil der im IV unternommenen Fahrten noch leicht um etwa 1,3% (ca. 16.400 Personenfahrten/Tag) steigt, sinken die Fahrgastzahlen im ÖPNV um etwa – 3,2% (ca. – 5.800 Fahrten/Tag).

Angesichts der starken Rückgänge der Schülerzahlen von etwa - 13% fällt der Rückgang im ÖV-Gesamtverkehr mit – 3,2% vergleichsweise moderat aus.

Ohne gegensteuernde Maßnahmen sinkt der Modal Split-Anteil[102] des ÖV bis zum Jahr 2018 voraussichtlich um etwa 0,5%-Punkte auf 12%.

Tabelle 55: Modal Split nach Verkehrsaufgabe

Personenfahrten/ Werktag	ÖV	IV	Gesamt	ÖV-Anteil
Kreisbezogener Binnenverkehr	92.238	514.066	606.304	15,2%
Stadtbezogener Binnenverkehr	*60.366*	*315.688*	*376.54*	*16,1%*
Kreisgrenzen-überschreitender Verkehr	82.480	763.292	845.772	9,8%
Gesamtverkehr	174.718	1.277.358	1.452.076	12,0%

Die Verluste im ÖV verteilen sich relativ gleichmäßig auf Binnenverkehr und kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr. Während der Anteil im kreisbezogenen Binnenverkehr im Jahr 2011 noch bei 15,8% lag, sinkt er bis zum Prognosehorizont 2018 voraussichtlich um etwa 0,6%-Punkte auf 15,2%. Der Anteil der ÖV-Fahrten im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr sinkt im gleichen Zeitraum um etwa 0,4%-Punkte auf 9,8%.

Karte 11: Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV Prognose-Null-Fall 2018 (Verkehrsmodell)

[102] Definition „Modal Split" im Rahmen des NVP: Anteil des ÖV bezogen auf die gesamten im motorisierten Verkehr zurückgelegten Fahrten (ÖV/(ÖV+IV)). Rad- und Fußgängerverkehr werden nicht berücksichtigt.

Modal Split im Städtevergleich

In der nachfolgenden Betrachtung werden die städtespezifischen Änderungen im ÖV gegenübergestellt.

Tabelle 56: ÖV-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten – Prognose 2018

Stadt	ÖV-Anteil 2011 [%]	ÖV-Anteil 2018 [%]	Veränderung im ÖV [%-Punkte]
Erkrath	14,6%	14,2%	- 0,4%-Pkt.
Haan	13,9%	13,1%	- 0,8%-Pkt.
Heiligenhaus	7,7%	7,3%	- 0,4%-Pkt.
Hilden	18,4%	17,8%	- 0,6%-Pkt.
Langenfeld (Rhld.)	11,4%	10,8%	- 0,6%-Pkt.
Mettmann	14,8%	14,5%	- 0,3%-Pkt.
Monheim a. R.	14,6%	14,0%	- 0,6%-Pkt.
Ratingen	12,5%	12,2%	- 0,3%-Pkt
Velbert	13,6%	13,0%	- 0,6%-Pkt.
Wülfrath	10,9%	9,9%	- 1,0%-Pkt.
Kreisgebiet	12,5%	12,0%	- 0,5%-Pkt.

Trotz des bis zum Jahr 2018 leicht ansteigenden Verkehrsaufkommens im Kreis Mettmann insgesamt, ist die Nachfrage im ÖV sowohl prozentual als auch absolut leicht rückläufig. Es wird ein leichter Rückgang des ÖV-Anteils (bezogen auf die Einwohnerverkehre) von etwa – 0,5%-Punkten prognostiziert.

Grundsätzlich sinkt der ÖV-Anteil in allen kreisangehörigen Städten anteilig um zwischen - 0,3%- und - 1,0%-Punkten. Dennoch sind in den Städten Mettmann und Ratingen reale Zuwächse wahrscheinlich (Quelle Verkehrsmodell). Auffällig hoch sind diese mit rund 700 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Tag in der Kreisstadt Mettmann (Quelle Verkehrsmodell). Positive Akzente setzt hierbei die Stadtentwicklungspolitik der Stadt Mettmann mit den geplanten einwohnerstarken Wohngebietserweiterungen sowie den angedachten Einzelhandelsentwicklungen in der Innenstadt. Darüber hinaus haben die anstehenden Straßenbaumaßnahmen (Seibelquerspange und Osttangente) positive Auswirkungen auf den ÖPNV in der Kreisstadt. Demgegenüber fallen die Zuwächse in Ratingen mit lediglich etwa 100 zusätzlichen Fahrten pro Tag trotz einer prognostizierten Einwohnersteigerung von rund 1.200 Einwohnern bis zum Jahr 2018 vergleichsweise gering aus.

Anteilig die höchsten Einbußen hat der ÖV in Wülfrath und Haan, absolut gesehen ist der Rückgang in Velbert am deutlichsten spürbar. Hier wirken sich die Bevölkerungsrückgänge am deutlichsten aus.

Wie bereits in den vorangestellten Kapiteln erläutert, versuchen alle Städte den vorhergesagten negativen demografischen Prognosen durch infrastrukturelle Entwicklungen entgegenzuwirken. Vorrangig Velbert versucht hierbei eine offensive Herangehensweise in der Wohnungspolitik sowie bei der Einzelhandelsentwicklung. Nicht in die Prognoseberechnungen eingeflossen sind die potenziellen Auswirkungen eines ZOB in Velbert auf das ÖPNV-Nutzerverhalten. Der ZOB sowie die hiermit verbundenen Liniennetzoptimierungen werden sich voraussichtlich positiv auf die Akzeptanz und das Erscheinungsbild des ÖPNV in Velbert auswirken.

6.4 Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf[103]:

- der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen (starke Zuwächse bei den älteren Frauen),
- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,
- die Bedeutung von E-Bikes gewinnt insbesondere in der Nahmobilität zunehmend an Bedeutung,
- die Zahl der Einpersonenhaushalte nimmt zu, insbesondere in den Städten,
- die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur),
- die Gruppe der älteren Menschen wird heterogener (die Spannbreite reicht von „Zurückziehen" bis zu „ausgeprägter Aktivität").[104]

6.5 Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV

Als Ergebnis der in den Kapiteln 6.2 bis 6.4 dargestellten Abschätzungen kann abgeleitet werden, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen im Kreis Mettmann, hier vorrangig aufgrund der Bevölkerungsrückgänge im Kontext mit der zunehmenden Wirksamkeit des „demografischen Faktors" und dem Rückgang der Schülerzahlen, negative Entwicklungen im Bereich der ÖV-Nachfrage abzeichnen. Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird von einem Rückgang von rund 3% ausgegangen.

Dieser Wert liegt schon heute über den vom Landesbetrieb Information und Technik NRW prognostizierten Einwohnerrückgängen von etwa 2% für das gesamt Kreisgebiet. Der Anteil der schulverkehrsrelevanten Altersgruppen sinkt hierbei sogar um etwa 13%. Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Kreis

[103] Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

[104] Kasper, Birgit; Mobilität älterer Menschen; in „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung"; 49. Ergänzungs-Lieferung 11/2007; Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

Mettmann, soweit möglich, rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Die älteren Menschen nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten. In Zukunft wird die Mobilität der Senioren (Anzahl der täglichen Wege) spürbar zunehmen, jedoch absehbar nicht auf das Niveau der mittleren Altersgruppen.

Die Verkehrsmittelwahl der Senioren wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht automatisch auf den ÖPNV fokussieren, sondern der Pkw wird in der Mobilität der älteren Generation wesentlich an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrsverhalten der Senioren von morgen wird sich spürbar ändern. Der ÖPNV wird es zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu aquirieren, da die individuelle Motorisierung in dieser Altersgruppe zunimmt.

Zu berücksichtigen ist außerdem die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs, der insbesondere in den Städten Langenfeld (Rhld.), Monheim a. R. und Hilden bereits heute einen hohen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat. Mit Produkten wie dem E-Bike wird zukünftig die Bedeutung des Radverkehrs für die Senioren voraussichtlich weiter zunehmen, so dass die Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung künftig noch deutlich negativer ausfallen könnten.

Im Kontext mit den Entwicklungen der Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten[105]:

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die Zunahme der Einpersonenhaushalte führt zu mehr Versorgungswegen,
- die „klassischen" Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Nebenverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen"). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter".

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an den sich wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Aufgrund der im

[105] Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

Kreis Mettmann erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes auf den wachsenden Markt des Freizeitverkehrs. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer weitgehend barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

7 Entwicklungskonzept ÖPNV

7.1 Allgemeine Rahmenziele

Für den Kreis Mettmann besitzt der ÖPNV im Sinne der gesetzlichen Maßgaben eine hohe Bedeutung. Die Sicherstellung und Verbesserung der Standortqualität im Umfeld großer Oberzentren, sowie die Gewährleistung der Mobilitätsansprüche steht hierbei im besonderen Fokus. Der ÖPNV im Kreisgebiet soll dazu beitragen, den Gesamtverkehr effektiv, störungsarm, sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Neben dem ÖPNV soll die Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern („zu Fuß-Gehen", „Fahrradfahren" etc.) weiterentwickelt werden. Der ÖPNV soll unter Beachtung des Städtebaus geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um im vgl. Sinne eine optimale ÖPNV-Leistungserstellung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten aller beteiligten Akteure gewährleisten zu können. Der NVP ist hierfür das entscheidende Steuerungsinstrument, da er die aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Maßnahmen festlegt. Die Stadtentwicklung vor Ort sollte aus Sicht des Kreises Mettmann in diesem Sinne gewährleisten, dass beispielsweise bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die Struktur des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann stellt ein etabliertes, historisch gewachsenes Netz dar. Aufbauend auf diesen gewachsenen Strukturen, in Verbindung mit den aktuellen Entwicklungen und Tendenzen im Kreisgebiet soll durch eine akzentuierte und zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV dessen Anteil an der Verkehrsmittelwahl mindestens stabilisiert werden. Durch eine integrierte Gesamtverkehrsplanung müssen die Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter verbessert und eine sinnvolle Aufgabenverteilung der Verkehrsmittel erreicht werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzungen ist, ausgehend vom heutigen ÖPNV-System, im Zusammenhang mit der weiteren Gewährleistung und anzustrebenden Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie in der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV-Systems erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes beliebig gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche naturgemäß nur bedingt erfüllen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Hauptkorridoren (Achsen) in seiner Attraktivität gepflegt - und möglichst verbessert – werden. Darüber hinaus sind die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen gezielt zu verbessern.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Kreis Mettmann, die durch gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „barrierefreien ÖPNV" im Kreis Mettmann.

7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV" im Kreis Mettmann

7.2.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Die Anforderung hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen und -systemen ist auf die Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)[106] vom 1. Mai 2002 zurückzuführen.[107] Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr" zu gewährleisten.

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."

§ 4 BGG definiert den Begriff „Barrierefreiheit" wie folgt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."

Der Begriff „Barrierefreiheit" wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht" gleich „rollstuhlgerecht"). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[108]. Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

---

[106] Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

[107] vgl. Kapitel 1.1.5 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG NRW)"

[108] Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen."

Der NVP übernimmt damit die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV".

Die vgl. bundesgesetzlichen Bestimmungen des BGG wurden durch den Gesetzgeber in NRW durch das Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) konkretisiert. Näheres hierzu ist Kapitel 1.1.5 zu entnehmen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 27).

In der nachfolgenden Tabelle sind zur Gestaltungsanforderungen der ÖPNV-Infrastruktur dargestellt:

Tabelle 57: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[109]	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[110]**
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und –griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	• (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip")

[109] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

[110] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Personen mit Rollstuhl	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (< 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	• Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Kleinwüchsige Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen[111] • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen[112])
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	• ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit geistiger Behinderung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

[111] Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteigsteig) benötigen.

[112] Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

7.2.2 Leitziel und Leitsätze

Leitziel des Kreises Mettmann ist es, die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV" im Kreisgebiet

- unter Berücksichtigung des bestehenden Ausbaustandards im Status Quo,
- langfristig, (gem. § 8 PBefG zum 01. Januar 2022)
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess,
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten

zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont im NVP des Kreises Mettmann die Schaffung eines ***„weitgehend barrierefreien ÖPNV***" definiert. Grundlage bilden hierzu die in Kapitel 2.2.2 „Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr"" unter Punkt 3 aufgeführten Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation

1. ***Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreis Mettmann***
   Der Kreis Mettmann verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Städten bzw. Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV" (Hinweis s.o.). Hiermit verbunden ist im Sinne o.g. Leitziels die Schaffung
   - eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
   - für alle Benutzergruppen
   - mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet
   - unter Bereitstellung von barrierefreien Informationen im Verlauf der gesamten Wegekette.

   Mit den Festlegungen des NVP unterstützt der Kreis Mettmann die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV, z. B. bei der Koordinierung von übergreifenden Maßnahmen zwischen den Beteiligten. Aus dieser Steuerungsfunktion als Aufgabenträger ergibt sich keine Finanzierungsverpflichtung
2. ***Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten und Informationsketten***
   Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (vgl. Abbildung 27) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei den Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen. Ggf. sind Abstimmungen mit den Beteiligten zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

   Nachfolgende Abbildung zeigt die sog. „Mobilitätskette" der ÖPNV-Nutzer auf:

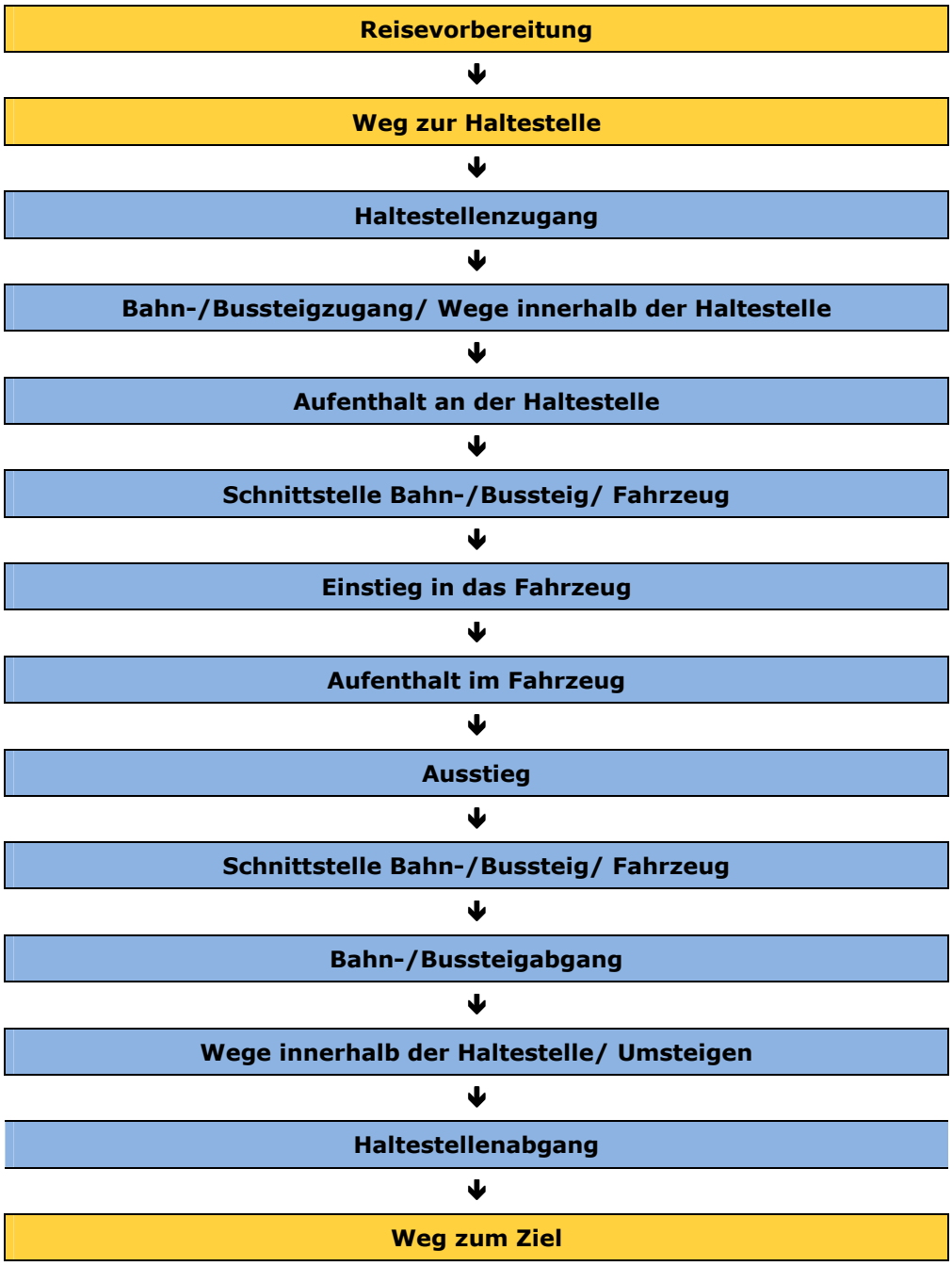


Abbildung 27: Mobilitätskette im ÖPNV bzw. SPNV[113]

3. ***Schaffung einer einheitlichen Nutzeroberfläche***
   Der Kreis Mettmann verfolgt die Schaffung einer einheitlichen Nutzeroberfläche für die Nutzer mit Mobilitätseinschränkung. Dies betrifft z. B. die Einheitlichkeit

[113] eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

der Fahrgastinformation oder bspw. eine möglichst hohe Einheitlichkeit der Bodenindikatoren an Haltestellen.

4. ***Priorisierung nachfragestarker bzw. auf bedeutsamer Haltestellen***
   Im Bereich des Infrastrukturausbaus empfiehlt der Kreis Mettmann den Städten bzw. den Straßenbaulastträgern - auch vor dem Hintergrund der allgemein angespannten Haushaltssituationen vor Ort - den Schwerpunkt auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer (spezieller) Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen. Hierzu sollen z. B. Prioritätenlisten erstellt werden.

5. ***Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen/ Verbesserungen im Bestand***
   Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen [114] bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese durchgängig barrierefrei für weitgehend alle Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen gestaltet werden. Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

6. ***Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit"***
   In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den Städte bzw. den Straßenbaulastträgern sind gem. § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen von der im PBefG geforderten, und bis zum 1. Januar 2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit", künftig festzulegen und zu begründen
   Entsprechend Kapitel 2.2.2, Punkt 3.8 informieren die kreisangehörigen Städte den Kreis Mettmann jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus, sowie weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen vor Ort. Im Rahmen der weiteren Umsetzung / Realisierung der Barrierefreiheit im kreisangehörigen Raum wird zu gegebener Zeit eine Gesamtschau bzw. Bestandsaufnahme erforderlich werden. Ggf. dann erforderlich werdende Ausnahmetatbestände werden zwischen den Beteiligten zu gegebener Zeit vereinbart. Diese Festlegungen werden frühzeitig mit den Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten abgestimmt und vom Aufgabenträger als verbindliche Ergänzung des NVP beschlossen.

[114] Gemäß §12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

7.3.1 Grundsätze

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann werden im Entwicklungskonzept punktuell Ansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Leitbild definierten Anforderungen orientieren. Dabei wird das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgang mit Priorität verfolgt.

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse,
- der Anregungen der Planungspartner (kreisangehörige Städte und Verkehrsunternehmen),
- der Zielvorgaben des Aufgabenträgers, wie sie im Leitbild formuliert sind und
- der Planungsvorgaben der Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- Beibehaltung des etablierten Grundnetzes mit punktuellen Anpassungen in der Linienführung und im Fahrtenangebot in ausgewählten Korridoren und Bereichen,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV"
- gezielte Stärkung der Beförderungsqualität im ÖPNV im Vergleich zur Pkw-Nutzung mit Schwerpunkt im Bereich von Maßnahmen der Fahrgastinformation sowie der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung (vgl. Kapitel 2.2.2)
- Prüfung von Busbeschleunigungsmaßnahmen auf verspätungsanfälligen Abschnitten (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) sowie Berücksichtigung der Belange des ÖPNV (bei Planungs- und Umsetzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu berücksichtigen, z. B. Einrichtung von Tempo-30-Zonen)
- Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher

Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, Dynamischer Fahrgastinformation etc.

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Mettmann unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

7.3.2 Strukturieren der Handlungsfelder

Die nachfolgend dargestellten **Maßnahmen** und **Prüfaufträge** sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Fahrplanangebot"
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur"
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing"
- Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service"

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge und Planungsprojekte zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten in der Regel Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

In **Planungsprojekte** werden diejenigen Planungsansätze zusammengefasst, bei deren Umsetzung neben detaillierten Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie detaillierte Quelle-Ziel-Betrachtungen, etc.). Die Dauer der notwendigen Untersuchungen kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

7.3.3 Handlungsfeld I „Netz und Fahrplanangebot

7.3.3.1 Regionale Planungsansätze

Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Planungsansätze

Tabelle 58: Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55

Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55
Hintergrund: • Verbesserung des Angebotes zwischen Ratingen Lintorf und Düsseldorf in der NVZ über die schnelle Autobahn-Achse
Prüfansatz: • Der SB55 übernimmt exklusiv die Bedienung der schnellen direkten Verbindung über die Autobahn A52 bis Düsseldorf Hbf., das Bedienungsangebot in der NVZ wird auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. • Die Linie 752 verkehrt im Gegenzug mit einheitlicher Linienführung entsprechend der Linie 754 ab der Haltestelle Ratingen Rehhecke über Ratingen West bis Düsseldorf Lichtenbroich und weiter bis zum Hauptbahnhof.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Optimieren der Anbindung zwischen Ratingen Lintorf (insbesondere Lintorf Süd) und der Innenstadt von Düsseldorf durch dichteres Fahrtenangebot auf der schnellen Verbindung auch in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler). • Steigerung der Transparenz des Angebotes zwischen Lintorf und Düsseldorf durch klare Strukturierung des Linien- und Bedienungsangebotes. • Das Stärken der Achse zur Gewinnung zusätzlicher Nachfragepotenziale steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Ratinger Weststrecke. • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg des SB55 in der NVZ zwischen Ratingen Lintorf und Düsseldorf angesprochen, voraussichtlich zum Teil aber auch durch Verlagerungseffekte

(Lintorf Nord 751/ S6). • Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 25.000 Fahrgäste pro Jahr[115] <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 61.000 km/ Jahr
alternativer Prüfansatz: • Führen der Linie 752 ganztags über die A52 und Verdichten der Linie 754 in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt; das Bedienungsangebot auf dem SB55 würde dann entsprechend dem heutigen Standard beibehalten. ▪ Steigerung der Transparenz des Angebotes zwischen Lintorf und Düsseldorf
Anmerkung: • Die Stadt Düsseldorf begrüßt den Prüfauftrag zur Strukturierung und Verdichtung des Bedienungsangebotes zwischen Ratingen-Lintorf und Düsseldorf, eine Abstimmung hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung ist erforderlich. • Die Rheinbahn stimmt einer Angebotsverdichtung in der NVZ zu, darüber spricht sie sich für eine einheitliche Linienführung der Linie 752 und eine exklusive Linienführung über die A52 durch den SB55 aus.

Tabelle 59: Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754

Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754
Hintergrund: • Derzeit wird die Relation Ratingen Lintorf – Düsseldorf durch Zusammenspiel der Linien SB55, 752 und 754 auf unterschiedlichen Linienwegen gewährleistet. Nicht nur für ortsfremde und ungeübte ÖPNV-Nutzer ist es schwer einen Gesamtüberblick über das Angebot zu bekommen, da im Fahrplan nicht auf einen Blick das gesamte Angebot erfasst werden kann.
Prüfansatz: • Anpassung der Fahrplandarstellung der Linien SB55, 752 und 754 in **einer** Fahrplantabelle zur Verdeutlichung der Angebotsüberlagerung zwischen (Mülheim -) Ratingen Lintorf und Düsseldorf Hbf.

[115] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

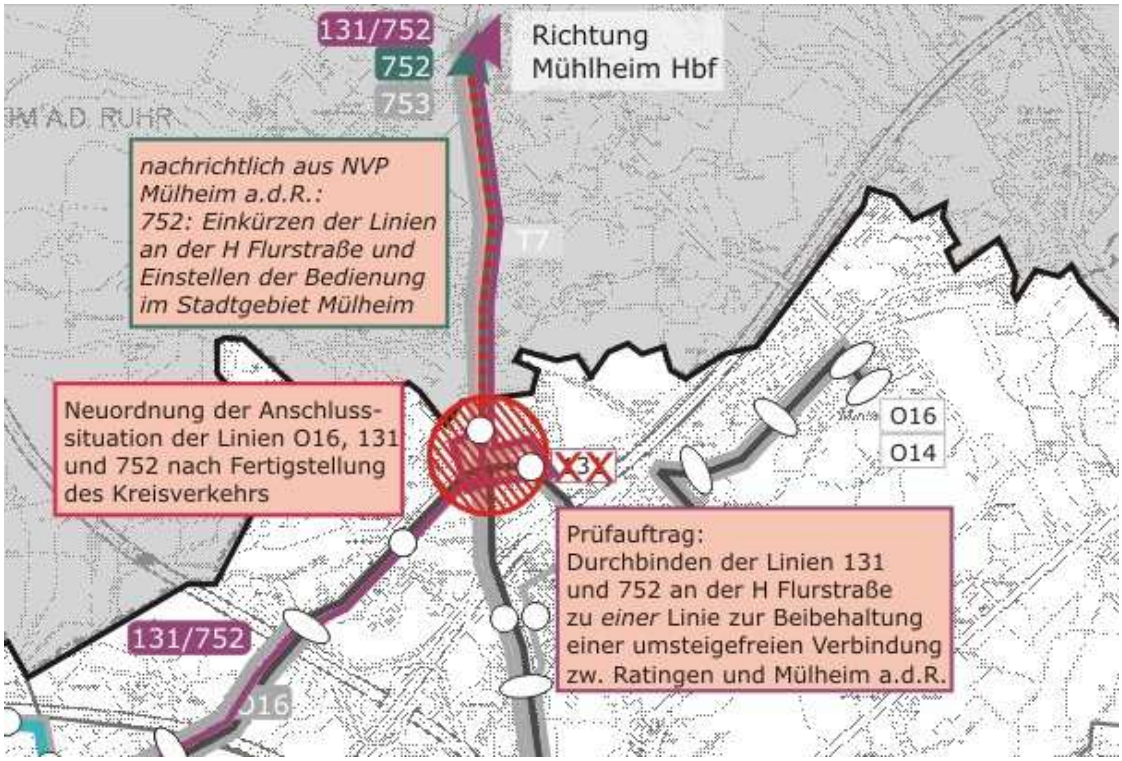
Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Steigerung der Fahrplan-/ Angebotstransparenz insbesondere für Gelegenheitsnutzer und Ortsfremde (z. B. im Freizeitverkehr mit Ziel Grüner See, für Neubürger etc.) • subjektive Verbesserung des Angebotes ohne zusätzlichen Mehraufwand durch gesteigerte Transparenz des Angebotes ▪ Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung • Das Stärken der Achse steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Ratinger Weststrecke.
Anmerkung: • Der Prüfauftrag steht in engem Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zur „Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf Hbf. und Taktverdichtung SB55". • Die Stadt Düsseldorf begrüßt den Prüfauftrag zur Steigerung der Transparenz des Angebots zwischen Ratingen-Lintorf und Düsseldorf. • Eine Abstimmung hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung mit den Nachbar-Aufgabenträgern Stadt Düsseldorf und Stadt Mülheim an der Ruhr ist erforderlich.
Sperrvermerk: *Der Planungsansatz ist in Abhängigkeit der Planungen in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des dortigen NVP zu betrachten!*

Tabelle 60:
Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie

Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie
Hintergrund: • Die Stadt Mülheim a. d. R. plant die Einstellung der Linie 752 auf Mülheimer Stadtgebiet. Die Linie soll nach den Planungen der Stadt Mülheim zukünftig nicht mehr bis Mülheim Hbf. geführt werden sondern bereits an der Haltestelle Flurstraße in Ratingen-Breitscheid enden. • Darüber hinaus soll die Linienführung der Linie 753 in Mülheim dahingehend geändert werden, dass diese nicht mehr wie heute bis Mülheim-Heißen fährt sondern in Holthausen verschwenkt und bis Essen-Kettwig geführt wird.

Prüfansatz:

- Bei Umsetzen der von der Stadt Mülheim an der Ruhr geplanten Einkürzung der Linie 752 soll die Durchbindung der an der Haltestelle Flurstraße endenden Linie 131 mit der dann zukünftig ebenfalls dort endenden Linie 752 geprüft werden, um so weiterhin eine direkte und umsteigefreie Verbindung zwischen Ratingen und Mülheim gewährleisten zu können.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Prüfauftrag als Reaktion auf die von der Stadt Mülheim angedachte Einstellung der Linie 752 auf Mülheimer Stadtgebiet, um auch zukünftig einer Direktverbindung zwischen Ratingen und Mülheim Hbf. gewährleisten zu können
- Beibehalten einer direkten und umsteigefreien Verbindung zwischen Ratingen und Mülheim Hbf. über Saarn und Broich, die Direktanbindung an die Düsseldorfer Straße entfällt.
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung mit weitgehend leistungsneutraler Umsetzung

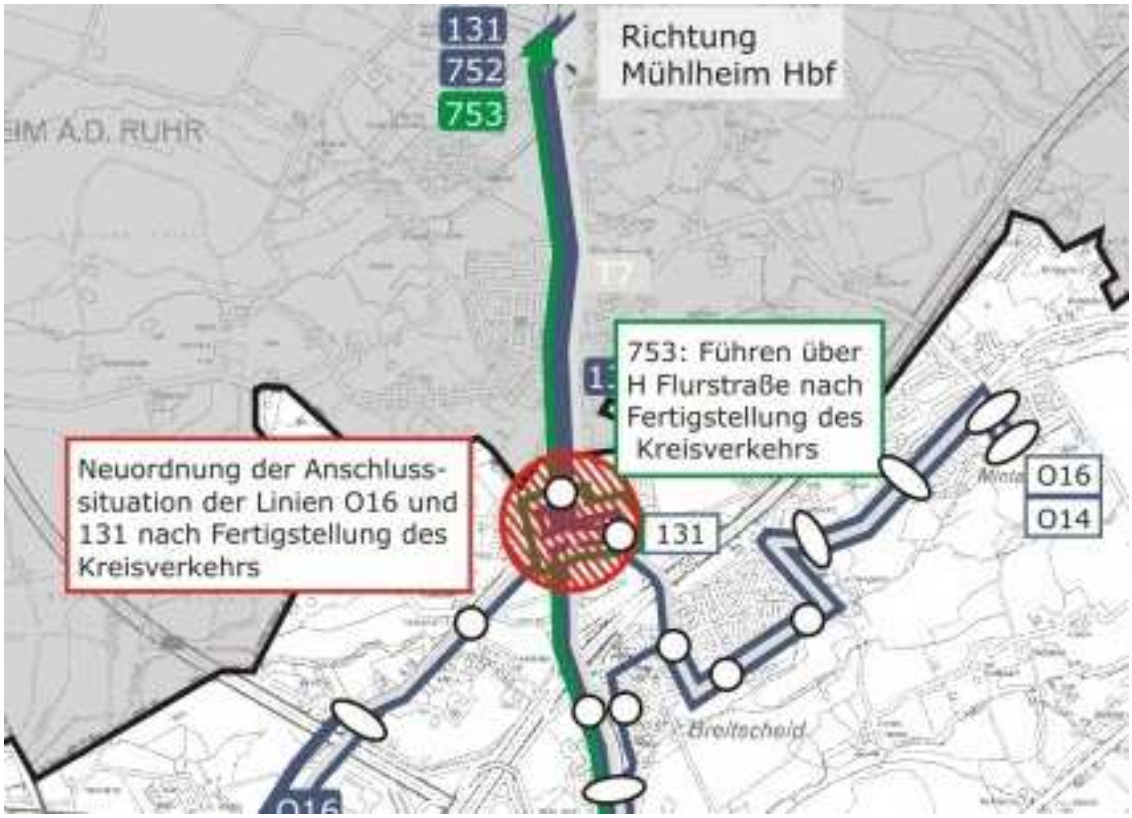
Anmerkung:

- Die Rheinbahn unterstützt die Maßnahme und weist darauf hin, dass, sollte eine Durchbindung der Linien nicht möglich sein, die Haltestelle Flurstraße in der Konsequenz als Endhaltestelle für Gelenkbusse umzubauen sei (inkl. festinstallierter Fahrertoilette)
- Abstimmen der Umlaufplanung zwischen den betroffenen VU (MVG und Rheinbahn) erforderlich.

• Abstimmung mit dem Nachbar-Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr erforderlich. • ggf. Überprüfen der Fahrzeitprofile • ggf. Berücksichtigen des alternativen Planungsansatzes zur Führung der Linie 752 ganztags über die A52 (siehe Prüfauftrag zur Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf Hbf. und Taktverdichtung SB55)
Sperrvermerk: *Der Planungsansatz ist in Abhängigkeit der Planungen in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des dortigen NVP zu betrachten!*

Tabelle 61: Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr

Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr
Hintergrund: • Verbesserung der Umsteigesituation im Zuge der Baumaßnahme zum Kreisverkehr An der Hoffnung/ Kahlenbergsweg insbesondere im Schülerverkehr
Prüfansatz: • Optimieren der Umsteigesituation zwischen den Linien O16 und 131 an der Haltestelle Flurstraße im Zuge der Baumaßnahme zum Kreisverkehr An der Hoffnung/ Kahlenbergsweg durch Schaffung einer ausreichend langen Haltebucht direkt nördlich des Realmarktes um Fahrbahnquerungen zu vermeiden • Führung der Linie 753 über die Haltstelle Flurstraße zur Schaffung von Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen der Linie O16 und 753 in und aus Richtung Mülheim-Heißen



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Optimieren der Umsteigesituation durch Minimieren der Fahrbahnquerungen
- Verbesserung der Anbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
- Verbesserung der Anbindung Ratingen-Breitscheid – Ratingen-Ost und Ratingen-Innenstadt
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage; ggf. leichte Nachfragesteigerungen möglich

Konsequenzen:

- Prüfen des Umlaufs der Linie 753; ca. 2 bzw. 4 Minuten längere Fahrzeit
- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  ca. 5.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Rheinbahn weist darauf hin, dass die verlängerte Fahrzeit der Linie 753 bei Führung über die Haltestelle Flurstraße ggf. zu Anschlussverlusten an anderer Stelle führen kann; dies ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- Der Anschluss zwischen den Linien O16 und 131 ist bei derzeitiger Fahrplanlage nur zwischen Ratingen-Breitscheid und Mülheim gewährleistet.

• Die Stadt Mülheim begrüßt den Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigesituation an der Haltestellen Flurstraße. • Der Prüfauftrag steht in Abhängigkeit zum Ergebnis des Prüfauftrags zur Durchbinden der Linie 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie (siehe Tabelle 60).
Sperrvermerk: *Der Planungsansatz ist in Abhängigkeit der Planungen in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des dortigen NVP zu betrachten!*

Tabelle 62: Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771

Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771
Hintergrund: • Verbesserung des Angebotes auf der nachfragestarken regionalen Achse Ratingen – Heiligenhaus (– Velbert) tagsüber
Prüfansatz: • Taktverdichtung auf der Linie 771 Ratingen – Heiligenhaus – Velbert montags bis freitags in der NVZ auf 20-Minuten-Takt
Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale in der NVZ insbesondere zwischen Ratingen und Heiligenhaus angesprochen. Das Generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Stärkung der nachfragestarken Achse zwischen Ratingen und Velbert insgesamt ist wahrscheinlich, aufgrund der dichten Fahrtenfolge der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus wirkt die Taktverdichtung hier jedoch voraussichtlich nur marginal. • Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 87.500 Fahrgäste pro Jahr (vornehmlich auf dem Abschnitt Ratingen - Heiligenhaus)[116] Konsequenzen: • Abschätzung des Mehraufwands durch die Taktverdichtung: Abschnitt Ratingen – Velbert: ca. 83.000 km/ Jahr

[116] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Anmerkung:

- ggf. Taktverdichtung nur für den Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus prüfen [Alternativer Ansatz: Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus: ca. 53.000 km/ Jahr]
- Der Prüfauftrag steht in direktem Zusammenhang zum Prüfauftrag in Tabelle 63: „Prüfauftrag zur zeitlichen Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus".

Tabelle 63: Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus

Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus
Hintergrund: • Derzeit verkehren die Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus, insbesondere aus Richtung Velbert kommend, aufgrund der jeweiligen Anschlussbeziehungen der Linien in dichtem Abstand hintereinander. ▪ Eine Taktverdichtung durch Überlagerung der Linien ist derzeit nicht möglich, die positiven Effekte zweier im dichten Takt verkehrenden Linien können kaum ausgeschöpft werden.
Prüfansatz: • Prüfen der Möglichkeiten zur Fahrzeiteinsparung auf den Linien 770 und 771 bzw. auf einer der beiden Linien im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB Velbert („Aufbrechen der Innenstadtumfahrung"). • Der Prüfansatz steht in Zusammenhang mit einer geplanten direkten Anfahrbarkeit des ZOB Velbert.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Stärken der nachfragestarken Achse zwischen Heiligenhaus und Velbert durch zeitliche Entflechtung der Linien. • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale zwischen Heiligenhaus und Velbert durch Verdichten des Bedienungsangebotes bei zeitlicher Entflechtung (subjektives Empfinden) angesprochen. • Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 170.000 Fahrgäste pro Jahr (subjektiv empfundene Taktverdichtung auf

10-Minuten-Takt); gegengerechnet werden müssen hier die Fahrgastverluste aufgrund der Verschlechterung der Anschlussbeziehungen![117]

- Eine deutliche Angebotsoptimierung, die weitgehend ohne finanziellen Mehraufwand umsetzbar wäre.

Nachteile:

- Unter den derzeitigen Voraussetzungen bedingt eine zeitliche Entzerrung der beiden Linien 770 und 771 eine deutliche Verschlechterung der Anschlussbeziehungen in Ratingen, Fahrgastverluste im Bereich der Umsteiger auf die S-Bahn wären wahrscheinlich.

Ergänzung:

- Unabhängig von der zeitlichen Entzerrung der Linien 770 und 771 soll außerdem die Einrichtung von mindestens einem weiteren zusätzlichen Halt des SB19 in Heiligenhaus geprüft werden, um so die nachfragestarke Achse Velbert – Heiligenhaus weiter zu stärken.

Anmerkung:

- In der heutigen Situation ist eine zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 aufgrund der bestehenden Anschlussbeziehungen kaum möglich; beide Linien verkehren mit Ausnahme der umwegigen Ringführung in der Innenstadt von Velbert auf direkten Linienwegen, so dass effektive Fahrzeiteinsparungen voraussichtlich erst im Zuge der geplanten direkten Anfahrbarkeit des ZOB Velbert in Erwägung gezogen werden können.
- Gewährleistung folgender Anschlussbeziehungen:
  - Linie 770: Anschluss S6 Ratingen-Hösel
  - Linie 771: Anschluss S6 Ratingen-Ost
  - Linie 771: Anschluss 748 Ratingen-Dorfstraße
- Die Stadt Heiligenhaus begrüßt den Planungsansatz.
- Aus Sicht der betroffenen Verkehrsunternehmen Rheinbahn und BVR liegt die primäre Aufgabe der beiden Linien 770 und 771 in der Gewährleistung der Anschlüsse in Ratingen. Aus diesem Grund haben beide Verkehrsunternehmen Bedenken gegen eine zeitliche Entzerrung der Linien.

[117] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 64: Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen

Prüfauftrag: **Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage** **⇨ Generierung von Einsparungen**
Prüfansatz: • Geprüft werden soll die Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Linie 747 zwischen Wülfrath und Velbert Mitte Mo.-Fr. außerhalb der HVZ bzw. außerhalb des Schülerverkehrs vom 30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Anpassen des Bedienungsangebotes an die Nachfrage (2010: insgesamt ca. 1.200 Einsteiger pro Verkehrstag Mo.-Fr.) • Die Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, die ggf. an anderer Stelle zur Optimierung des Angebotes reinvestiert werden können. <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung der Leistungsreduzierung durch Anpassen des Bedienungsangebotes in der NVZ (Ansatz: Auflassen der Bedienung von fünf Fahrten Mo.-Fr. je Richtung): ca. - 46.000 km/ Jahr • Die Reduzierung des Leistungsangebotes kann mit deutlichen Fahrgastverlusten einhergehen, aus diesem Grund sind für eine zielgerichtete Überprüfung des Angebotes fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich. • Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsveränderung: ca. - 30.000 Fahrgäste pro Jahr[118]
Anmerkung: • *perspektivisch*: Die Maßnahme steht auch in Zusammenhang mit der avisierten Realisierung der Regiobahn-Verlängerung (Zielhorizont: vsl. 2017). • Eine Abstimmung zwischen den Gemeinschaftspartnern Rheinbahn und BVR mit den Städten Velbert und Wülfrath ist erforderlich.

[118] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 65:
Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann

Prüfauftrag: **Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann**
Hintergrund: • Verbesserung des Angebotes auf der regionalen Achse Hilden – Erkrath – Mettmann tagsüber und im Abendverkehr sowie Angebotsverbesserungen am Wochenende für die Anbindung des Neanderthal-Museums mit dem ÖPNV
Prüfansatz: • Linie 741: Verdichtung in der HVZ auf 20-Minuten-Takt und in der NVZ auf T20/40 zwischen Hilden Süd S und Mettmann Jubiläumsplatz, in der SVZ montags bis freitags auf 30-Minuten-Takt zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden Süd S • Linie 741: im Sommerhalbjahr Verdichtung an Samstagen und Sonntagen in den Nachmittagsstunden zwischen ca. 12 und 18 Uhr auf 30-Minuten-Takt zwischen Mettmann Jubiläumsplatz, Neanderthal-Museum, Erkrath und Hilden Süd S
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verdichtung des Angebotes auf der regionalen Relation Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann • Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt und der Verbindung nach Hilden und Erkrath • Stärkung des Freizeitverkehrs mit der Anbindung des Neanderthal-Museums; saisonale Verdichtung des Angebotes zur besseren Erreichbarkeit des Neanderthals • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg in der NVZ sowie im Abendverkehr zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden angesprochen. • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 84.000 Fahrgäste pro Jahr[119] <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 63.000 km/ Jahr

[119] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Anmerkung:

- Die Stadt Hilden begrüßt den Prüfauftrag.
- Die Stadt Erkrath sieht keine größeren Potenziale für eine verbesserte Anbindung der Kreisstadt Mettmann sowie des Neanderthal-Museums. Auch die abendliche Taktausdehnung wird aus Sicht der Stadt kritisch bewertet.
- Der Prüfansatz wird von der Stadt Mettmann mit Blick auf den Kosten/Nutzen-Faktor kritisch hinterfragt.
- Die Rheinbahn begrüßt die Verdichtung der Linie in der NVZ. Für den Abendverkehr soll geprüft werden, ob ein 30-Min.-Takt zwischen Mettmann und Hilden einzurichten wäre oder das Stundentakt-Angebot weiter ausgedehnt werden solle. Das vorgeschlagene zusätzliche Fahrtenangebot am Wochenende nachmittags wird abgelehnt.

Tabelle 66: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden

Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden durch bessre Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath-Neuenhausplatz

Hintergrund:

- Die Verbindung zwischen Alt-Erkrath und Hilden erfolgt über eine Umsteigeverbindung. Für die Verknüpfung der Linien O6 und 781 an der Haltestelle Neuenhausplatz stehen nur zwei Minuten zum Umstieg zur Verfügung.

Prüfansatz:

- Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe Prüfauftrag Lokaler Planungsansatz in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten. Damit könnte die Umsteigezeit von und zur Linie O6 verlängert werden.

Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Verbesserung der Umsteigebedingungen für Fahrgäste zwischen Hilden und Alt-Erkrath durch Verlängerung der Umsteigezeit • Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage Konsequenzen: • Verbesserung der Verknüpfungssituation ist, sofern der Prüfauftrag in Hilden zur Linie 781 umgesetzt werden kann, ohne Mehraufwand möglich
Anmerkung: • Prüfansatz wird von den Städten Erkrath, Hilden und Düsseldorf begrüßt, die Auswirkungen auf die Linie 781 im Stadtgebiet Düsseldorf sind in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf zu prüfen. • Die Rheinbahn weist darauf hin, dass der Prüfauftrag von der Realisierung der neuen Linienführung der Linie 781 in Hilden abhängt.

Tabelle 67: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden - Düsseldorf

Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf durch optimierte Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath Neuenhausplatz (Linien 737 und 781)
Hintergrund: • Heute enden die meisten Kurse der Linie 781 in Erkrath Neuenhausplatz, nur einzelne Kurse verkehren von/ bis D-Gerresheim Krankenhaus, so dass Fahrgäste aus Hilden Richtung Düsseldorf-Gerresheim häufig umsteigen müssen. • Es bestehen nur kurze Umsteigezeiten von zwei bzw. drei Minuten zwischen den beiden Linien.
Prüfansatz: • Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen der Linie 781 und 737 am Neuenhausplatz • Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe Prüfauftrag Lokaler Planungsansatz in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Umsteigebedingungen durch verlässlichere Umsteigezeiten
- Stärkung auf der Verbindung Hilden Nord – D-Gerresheim
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Konsequenzen:

- Verbesserung der Verknüpfungssituation ist, sofern der Prüfauftrag in Hilden zur Linie 781 umgesetzt werden kann, ohne Mehraufwand möglich

Anmerkung:

- Der Prüfauftrag wird von der Stadt Hilden begrüßt. Auch aus Sicht der Stadt Düsseldorf ist eine fahrplanmäßige Optimierung des Anschlusses zu befürworten.
- Die Rheinbahn weist darauf hin, dass von Seiten der Stadt Düsseldorf im NVP eine Verdichtung des Fahrplanangebotes auf der Linie 735 vorgesehen ist.

Tabelle 68: Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen

Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen
Hintergrund: • Prüfauftrag aus NVP Solingen
Prüfansatz: • Verlängerung der Linie 741 über Südfriedhof hinaus bis Solingen Hbf. zur Förderung des Freizeitverkehrs (Stundentakt zwischen 12 und 18 Uhr an Samstagen und Sonntagen) • im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) am Wochenende im Sommerhalbjahr prüfen • Prüfung der Befahrbarkeit auf Solinger Stadtgebiet
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Stärkung des Freizeitverkehrs <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot (kompletter Linienweg): ca. 5.000 km/ Jahr (Mehraufwand für Stadt Solingen) • Bei Verlängerung der Linien 741 ist der Bau einer zusätzlichen Haltestelle auf der Südseite der Straße in Fahrtrichtung Solingen erforderlich.
Anmerkung: • Der Prüfauftrag ist mit der Rheinbahn abgestimmt, es bestehen keine Bedenken.

Tabelle 69:
Maßnahme (nachrichtlich): Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath

Maßnahme *(nachrichtlich)*: **Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath**
Maßnahme: • Anschlussoptimierung durch zeitliches Versetzen der Abfahrtszeiten der Linie 601 *(Umsetzung ist im März 2013 erfolgt)*

Infrastruktur: • Einrichten von DFI an den Bushaltestellen (nicht umgesetzt; wird als Maßnahme weiterverfolgt, siehe Tabelle 140)
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Optimierung der Anschlusssituation zwischen der Linie 601 und der S9 an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath in und aus Richtung Essen ▪ Verbesserung der Umsteigesituation für Fahrgäste zwischen Wülfrath und Essen

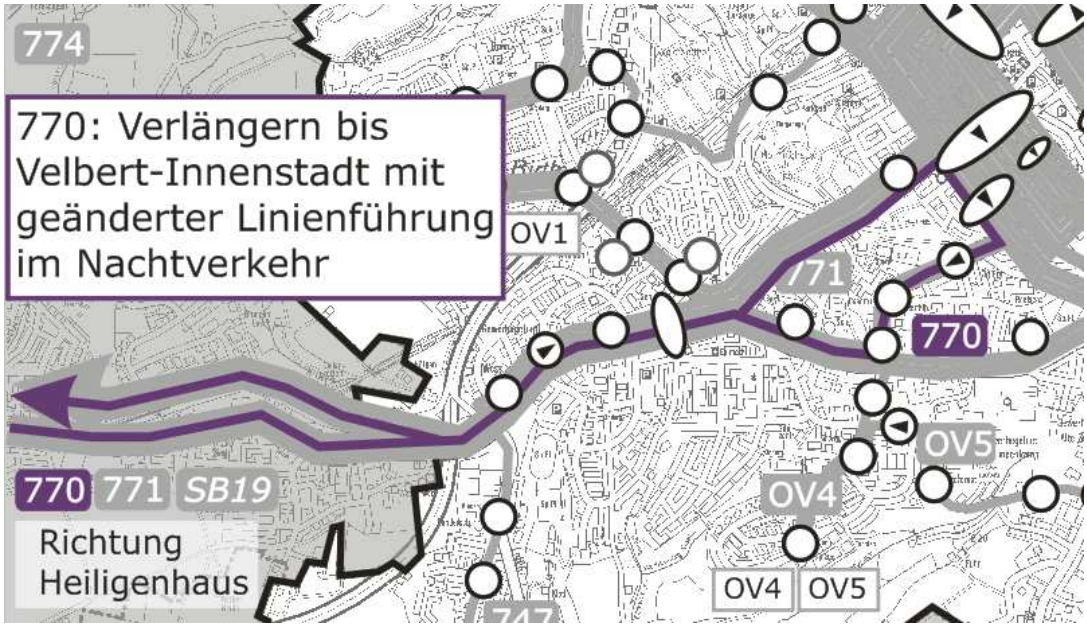
Tabelle 70: Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark

Prüfauftrag: Optimierung der Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark für die Linie 792
Hintergrund: • Verbesserung der Verbindungen von Haan nach Hilden und Düsseldorf über den Verknüpfungspunkt Solingen-Vogelpark S
Prüfansatz: • Optimierung der S-Bahn-Anschlüsse zwischen Linie 792 und S1 an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark (Umsteigeverbindung von Haan nach Düsseldorf bzw. umgekehrt)
Anmerkung: • Veränderung des Fahrplans geht zu Lasten der Anschlussbeziehung im Stadtgebiet Haan (Verknüpfung der Ortsbuslinie O1 zur S-Bahn in Haan und Gruiten)

- Die Rheinbahn weist darauf hin, dass eine Verbesserung der Verknüpfung nur durch eine Veränderung des derzeitigen Konzeptes auf den Linien 792 und O1 möglich ist.

Tabelle 71: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus
Hintergrund: • Seit der Einstellung des NE9 und der Einstellung der Andienung von Velbert durch den NE10 zu Beginn des Jahres 2012 verkehrt in Velbert lediglich der NE8 (Gemeinschaftskonzession EVAG und Rheinbahn), der Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen an Essen anbindet. Im Rahmen des NVP soll eine Ausdehnung des Nachtverkehrs geprüft werden.
Prüfansatz: • Durchbinden der derzeit in Heiligenhaus endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 770 am Wochenende und vor Feiertagen bis in die Innenstadt von Velbert • geänderte Linienführung im Vergleich zum Tagesverkehr zur Fahrzeitreduzierung (über Poststraße und Birkenstraße) • *Anspruch:* Realisierung ohne Fahrzeugmehrbedarf / Nutzung des bestehenden Umlaufrestes ◦ Anpassen der Fahrzeitprofile nachts ◦ geänderte Linienführung in der Erschließung der Innenstadt von Velbert im Vergleich zum Tagesverkehr



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärkung des Angebotes für den Abend- und Freizeitverkehr zwischen Velbert und Heilgenhaus und weiter bis Düsseldorf (durchgängige Anbindung durch Anschluss an die S6 in Ratingen Hösel)
- Insgesamt Verbesserung der Anbindung von Velbert im nächtlichen Freizeitverkehr.
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Nachtverkehr zwischen Velbert, Heiligenhaus und Ratingen Hösel S (Umsteigern von der S-Bahn) angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 2.500 Fahrgäste pro Jahr[120]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 3.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Rheinbahn geht davon aus, dass ein zusätzlicher Kurs für die Verlängerung bis Velbert erforderlich ist und regt in diesem Zusammenhang an zu prüfen, wie weit die Buslinie innerhalb von Velbert geführt werden kann, um unproduktive Zeiten auf Velberter Stadtgebiet zu vermeiden.

[120] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 72: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S
Hintergrund: • Verbesserung der Verbindung zwischen Mettmann und Wuppertal bzw. Richtung Solingen – Köln über den Verknüpfungspunkt Haan-Gruiten S im Abendverkehr am Wochenende
Prüfansatz: • Verlängern des Bedienungszeitraums der Linie 742 am Wochenende und vor Feiertagen: Einrichten zusätzlicher Fahrten im 60-Minuten-Takt bis etwa 00:00 Uhr freitags und samstags (und vor Wochenfeiertagen) zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S; ggf. bedarfsgesteuert (TaxiBus)
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für den Abend- und Freizeitverkehr (S8 Richtung Wuppertal – Hagen bzw. RB 48 Köln – Solingen und Wuppertal); es können jedoch nicht zu beiden SPNV-Linien bzw. jeweils in beide Richtungen Umsteigeverbindungen mit kurzen Wartezeiten eingerichtet werden • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Abendverkehr zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S (Umsteiger von der S-Bahn bzw. der Regionalbahn) angesprochen • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 4.000 Fahrgäste pro Jahr[121] <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 8.000 km/ Jahr
Anmerkung: • Aus Sicht der Stadt Haan ist der Prüfauftrag wünschenswert, jedoch mit finanziellen Auswirkungen verbunden.

[121] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 73: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)

• **Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof** *(„Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)*
Hintergrund: • „Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Übernahme in den NVP des Kreises Mettmann
Planungsansatz: • Umfassende Neuordnung des bestehenden Busangebotes zwischen Ratingen und Düsseldorf, Flughafenbahnhof unter Einbeziehung der Linien 757, 759, 760 und 775 • Verknüpfung zu der noch zu verlängernden Stadtbahn-Linie 701 an der Theodorstraße *(voraussichtlich Sommer 2015)*
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Konzept zur Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen Ratingen und dem Flughafenbahnhof in Düsseldorf
Anmerkung: • Umsetzung von Stufe 1 des Linienkonzeptes zum FPW Sommer 2012 erfolgt • Die Stadt Düsseldorf prüft derzeit das Vorziehen der Maßnahme der Linie 759 (10-Minuten-Takt in der NVZ). Alle übrigen Maßnahmen sind weiterhin abhängig von der Inbetriebnahme der Schienenstrecke zwischen D-Rath (S) und der geplanten Straßenbahn-Haltestelle im Bereich Theodorstraße/ Am Hülserhof durch die Straßenbahnlinie 701. Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie entfällt die Linie 775.

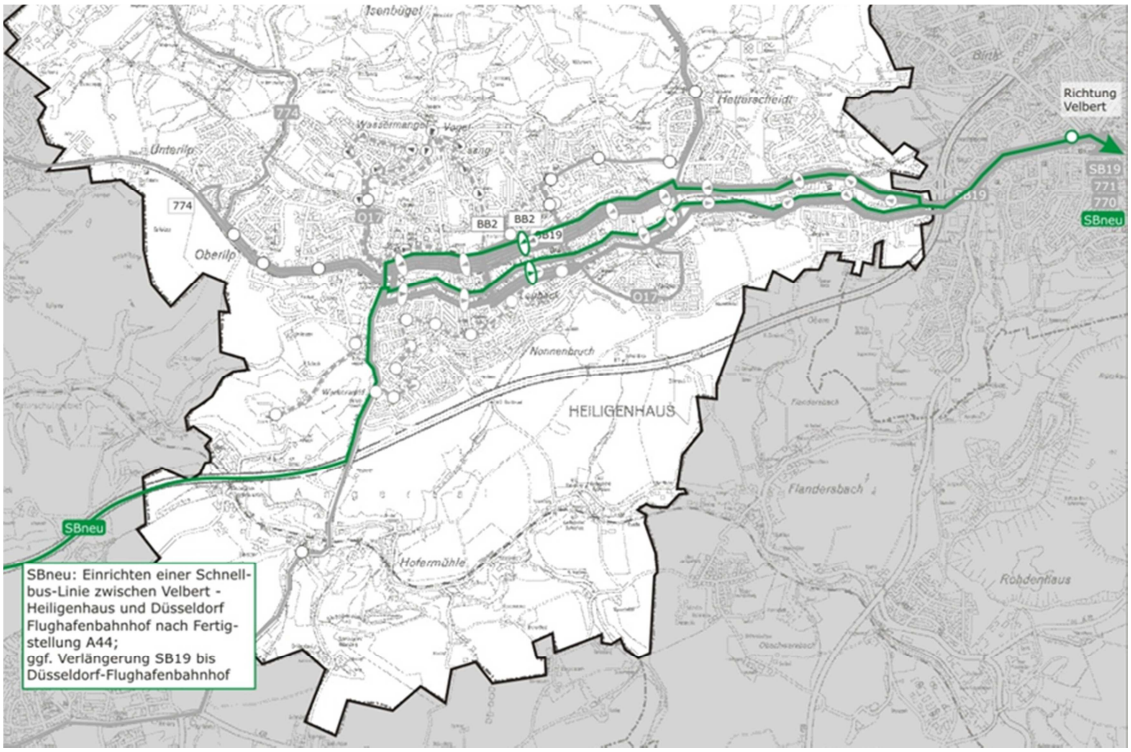
Tabelle 74: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg („Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP)

Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg *(„Ratinger Linienkonzept"; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)*
Planungsansatz: • Die Anbindung an Duisburg konnte im Zuge der ersten Umsetzungsschritte zur optimierten Anbindung des Flughafenbahnhofs in Düsseldorf (Umsetzung 1. Schritt zum FPW Sommer 2012) verbessert werden.

7.3.3.2 Langfristige Prüfaufträge bzw. Planungsprojekte

Tabelle 75:
Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44

Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof/ Messe über A44
Hintergrund: • Mit dem Lückenschluss der A44 zwischen Velbert und der A3 verkürzen sich die Reisezeiten zwischen den Städten Velbert/ Heiligenhaus und Düsseldorf beträchtlich. Bereits heute zeigt sich, dass mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot keine attraktiven Verbindungen zwischen den Städten und den wichtigsten Zielen in Düsseldorf bestehen. Mit Eröffnung der Autobahn würde sich das Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV zukünftig noch weiter verschlechtern.
Prüfansatz: • Einrichten einer Schnellbus-Linie nach Fertigstellung der A44 zwischen Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf, Flughafenbahnhof bzw. Messe im 60-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag; ggf. Verlängern des SB19 ab Heiligenhaus bis Düsseldorf Flughafenbahnhof • geprüft werden soll zudem ein zusätzlicher Halt des SB an der Haltestelle Velbert-Dalbecksbaum und eine mögliche Verknüpfung der Linie 747 mit dem SB zur Optimierung der Anbindung von Wülfrath an den Flughafenbahnhof
Linienführung: • Führung mit wenigen Halten ab Velbert, Innenstadt über die Innenstadt von Heiligenhaus, weiter über Ratinger Straße bis zur neuen, noch zu bauenden Anschlussstelle Heiligenhaus, von hier auf die A44 bis D.-Flughafen Bahnhof • Bedienung im 60-Minuten-Takt • Prüfen: S-Bahn-Querverbindung mit Beginn der SchnellBus-Linie am S-Bahnhof Velbert-Langenberg *(entfällt bei Verlängerung des SB19)*
Bedienungsangebot: • Ganzheitlicher Ansatz: ◦ Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt ◦ Samstag zwischen 06:00 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt ◦ Sonntag zwischen 08:30 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Aufbau eines leistungs- und konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebotes zwischen den Städten Velbert/Heiligenhaus und Düsseldorf in Form einer SchnellBus-Linie.
- Schaffen einer schnellen und umsteigefreien Anbindung an den Arbeitsplatz-schwerpunkt Flughafen Düsseldorf International und im Weiteren auch an die Innenstadt von Düsseldorf aus Richtung Heiligenhaus und Velbert.
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg zwischen Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch das neue Angebot:
  ca. + 600.000 Fahrgäste pro Jahr[122]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  SB neu: ca. 395.000 km/ Jahr
  (Mo-Fr.: ca. 280.000 km/ Jahr; Sa: ca. 55.000 km/ Jahr; So/Fei: ca. 59.000 km/ Jahr)[122]

[122] Leistungsermittlung und Fahrgastabschätzung in Anlehnung an die Ergebnisse der Konzeptstudie „Schnellbusverbindung Velbert/Heiligenhaus nach Düsseldorf über die Bundesautobahn A44"; Stand 2007.

- Als Kompensationsmaßnahme wirkt die Herausnahme des Abschnitts SB19 zwischen Velbert und Heiligenhaus mit ca. 25.000 km/ Jahr
- Die Mehrleistung der SchnellBus-Linie kann mit den Kompensationsmöglichkeiten bei den bestehenden Busleistungen nur sehr bedingt kompensiert werden, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion und somit wenig Halte im Zwischenortsverkehr hat. Vor diesem Hintergrund ist das Angebot auf den derzeit zwischen Velbert und Heiligenhaus verkehrenden Linien 770 und 771 zunächst beizubehalten.

Ergänzung:

- Unabhängig von der Einrichtung der SchnellBus-Linie bis Düsseldorf soll außerdem die Einrichtung von mindestens einem weiteren zusätzlichen Halt des SB19/ SBneu in Heiligenhaus geprüft werden, um so die nachfragestarken Achse Velbert – Heiligenhaus weiter zu stärken.

Anmerkung:

- zur Abschätzung der Potenziale kann ggf. ein Vorlaufbetrieb vorgeschaltet werden:
  früh einzelne Fahrten in Richtung Düsseldorf, spät einzelne Fahrten in Richtung Velbert (z. B. Verlängerung des SB19).
- Die Prüfung der SchnellBus-Linie zwischen Velbert und Düsseldorf ist auch Bestandteil des Düsseldorfer NVP 2010-2015 und ist in diesem Zusammenhang mit der Stadt Düsseldorf weiter zu konkretisieren und abzustimmen.

Tabelle 76: Planungsprojekt: Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28

Planungsprojekt:
Einstellen des SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28

Hintergrund:

- Die Finanzierungszusage des Landes NRW zum Streckenausbau der Regiobahn (S28) nach Wuppertal wurde avisiert.
- Zielhorizont: vsl. 2017

Planungsansatz:

- perspektivisch: Einstellen des SB68 nach Realisierung der Verlängerung der Regiobahn zwischen Mettmann Stadtwald und Wuppertal

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärkung der S28
- Leistungseinsparung

Konsequenzen:

- Abschätzung der Leistungsreduzierung durch das veränderte Angebot: ca. – 34.000 km/ Jahr (auf Mettmanner Stadtgebiet; Berechnung durch Rheinbahn)

Anmerkung:

- ggf. Verdichten des Angebotes auf der Linie 745 mit einzelnen Fahrten in der HVZ

Tabelle 77:
Planungsprojekt: Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System

Planungsprojekt: **Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System**
Hintergrund: • Der VRR hat bereits in den Jahren 2006/2007 im Rahmen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel Optimierungsmöglichkeiten im SPNV untersucht. Unter anderem war auch die Prüfung der Taktumstellung im S-Bahn-System vom heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/ 30-Minuten-Takt Bestandteil der damaligen Untersuchung. Im VRR-Nahverkehrsplan 2012 wird im Zuge der „Neuaufstellung für den Bereich „Koordination ÖPNV" und jährlicher Sachstandsbericht für den Bereich „SPNV" die Thematik erneut aufgegriffen mit einem Hinweis darauf, dass *„aktuell eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System untersucht"* wird. Als Anlass der Untersuchung wird *„zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine gegebenenfalls höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien"* benannt.[123] • In einem ersten Schritt wurde ein erstes Betriebskonzept für das S-Bahn-System entwickelt. Unter Berücksichtigung infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15-/30-Minuten-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15-Minuten-Takt aufweist der in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. Weitere Analysen zur Wirtschaftlichkeit, eine Fahrgastsimulation sowie weitere Detailplanungen sind in Arbeit. • Der VRR sieht eine frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor: *„Da sich aus einer möglichen Taktumstellung auch Auswirkungen auf den ÖSPV ergeben, werden die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Diskussion eingebunden und zeitnah informiert"*[124]
Planungsansatz: • Mit einer Taktumstellung im S-Bahn-System des VRR ist grundsätzlich nicht vor dem Jahr 2019 zu rechnen.[125] Da jedoch auch der straßengebundene ÖPNV maßgeblich von einer solchen Taktumstellung betroffen wäre, sind bereits im Vorfeld, insbesondere zur Vermeidung von Anschlussbrüchen an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV, umfangreiche Konzeptänderungen im straßengebundenen ÖPNV erforderlich.

[123] Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: VRR-Nahverkehrsplan 2012; Stand 2013

[124] ebenda

[125] Quelle: Hinweis VRR

- Da eine vollumfängliche Umstellung des gesamten Busnetzes auf das geänderte Taktschema voraussichtlich mit erheblichen Mehrleistungen einhergeht, erscheint es unter Nutzen-/ Kosten-Aspekten zielführender, den Ansatz eine differenzierten Neugestaltung des Netzes zu verfolgen.
- So gibt es heute diverse Linien im 20-Minuten-Takt, insbesondere im Ortsverkehr, die ihre Aufgabe fast ausschließlich im städtischen Binnenverkehr, also in der Erschließung der Stadtteile und deren Anbindung an die jeweiligen Stadtzentren, haben und nur sehr bedingt der Anschlussbildung dienen. Eine vollumfängliche Umsetzung eines reinen 15-Minuten-Taktes führt hier zu erheblichen Mehrleistungen, während der 30-Minuten-Takt im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen häufig nicht ausreicht. Hier sollte im Einzelfall entschieden werden, ob der in den meisten Städten bewährte 20-Minuten-Takt im Innerortsverkehr beibehalten werden soll/ kann.
- Viele Linien im Kreis Mettmann haben allerdings ihre hauptsächliche Verkehrsaufgabe in der Zu- und Abbringerfunktion mit dem SPNV, so dass hier der hauptsächliche Handlungsbedarf zu sehen ist. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage in den meisten Städten sind umfangreiche Nachfrageuntersuchungen erforderlich, um qualitative Festsetzungen hinsichtlich einer Umstellung auf 15- bzw. 30-Minuten-Abschnitte treffen zu können.

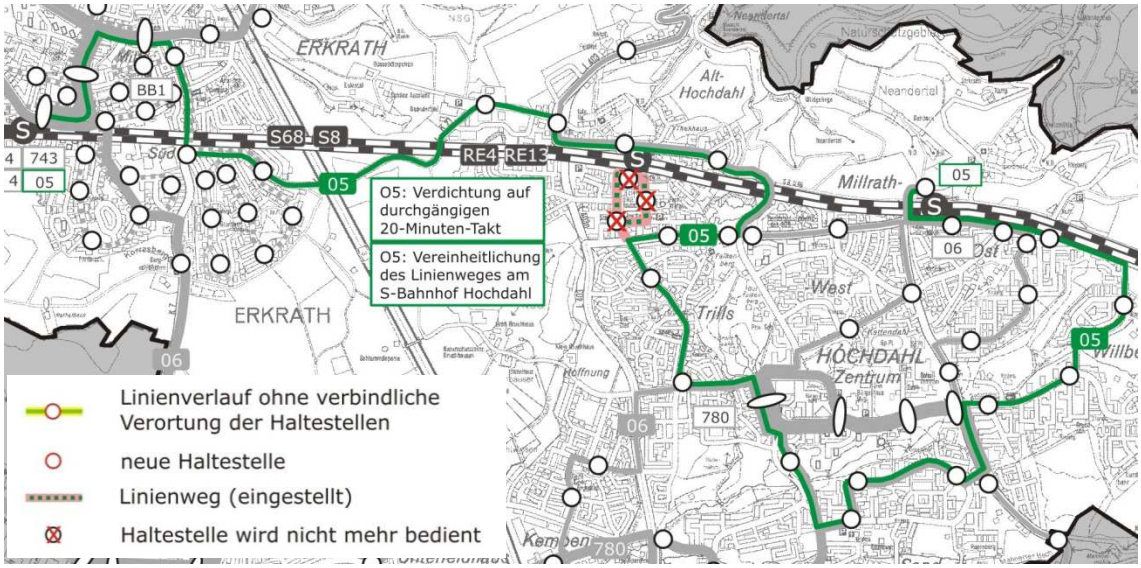
Anmerkung:

- Die Vorbereitung einer solchen Maßnahme erfordert umfangreiche Abstimmungen mit den Kreisen, kreisfreien Städten und den kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR.

7.3.3.3 Lokale Planungsansätze

7.3.3.3.1 Stadt Erkrath

Tabelle 78: Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl

Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl
Hintergrund: • Vereinheitlichung der Linienführung und des Bedienungsangebotes auf der Linie O5, der Bedienung des S-Bahn-Haltepunktes Hochdahl auf der Nordseite sowie Stärkung des innerörtlichen ÖPNV-Angebotes
Prüfansatz: • Vereinheitlichung des Linienweges: Alle Fahrten werden über Hauptstraße – Schimmelbuschstraße – Trills geführt mit Bedienung des S-Bahnhofs Hochdahl: auf der Nordseite, sofern die barrierefreie Zuwegung gewährleistet ist; die Anbindung der Südseite des Bahnhofes ist dann nicht mehr erforderlich
Bedienungsangebot: • Verdichtung Mo.-Fr. auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ • Verdichtung Sa. und So. auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt in der NVZ • Verlängerung der Betriebszeit am Abend nach 22:00 Uhr bis ca. 24.00 Uhr im 60-Minuten-Takt (ggf. durch TaxiBus)


Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Einheitlicher Linienweg im Stadtgebiet zwischen Hochdahler Markt und Alt-Erkrath und der Anbindung der S-Bahn-Station Hochdahl
- Bedienung der Haltestellen Hüttenstraße und Feuerwache entfällt
- Verdichtung des Angebotes zwischen Alt-Erkrath und Hochdahl sowie zu den S-Bahn-Stationen im Tagesverkehr sowie im Abend- und Freizeitverkehr
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg in der NVZ sowie im Abendverkehr angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 42.000 Fahrgäste pro Jahr[126]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 48.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Stadt Erkrath kann der vorgeschlagenen Änderung der Linienführung (Bedienung nur noch über die Nordseite) erst nach Herstellung einer behindertengerechten Verbindung zur Nordseite zustimmen. Nach derzeitigem Sachstand soll im Jahr 2014 der Bau der Rampe erfolgen. Der Prüfauftrag der Taktverdichtung wird begrüßt.
- Die Rheinbahn hat keine Bedenken gegen die genannte Verdichtung.

[126] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 79: Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Erkrath

Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen auf den Linien O5 und O6 in Erkrath
Hintergrund: • Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24.00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
Planungsansatz: • Prüfung des Einsatzes von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage auf den Linien O5 und O6
Bedienungsangebot: • Verlängerung der Betriebszeit der Linien O5 und O6 am Abend nach 22:00 Uhr bis ca. 24.00 Uhr im 60-Minuten-Takt (ggf. durch TaxiBus)
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung des Angebotes in den Abendstunden im Ortsverkehr sowie der Anschlüsse von den S-Bahnen aus Richtung Düsseldorf und Wuppertal • Gestaltung des Verkehrsangebots entsprechend der vorhandenen Nachfrage • Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage,; ggf. ist ein leichter Nachfragezuwachs möglich <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 21.000 km/ Jahr (nur Linie O6, für die Linie O5 erfolgt die Abschätzung im vorhergehenden Prüfauftrag)
Anmerkung: • Die Stadt Erkrath und die Rheinbahn haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen.

Tabelle 80: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)

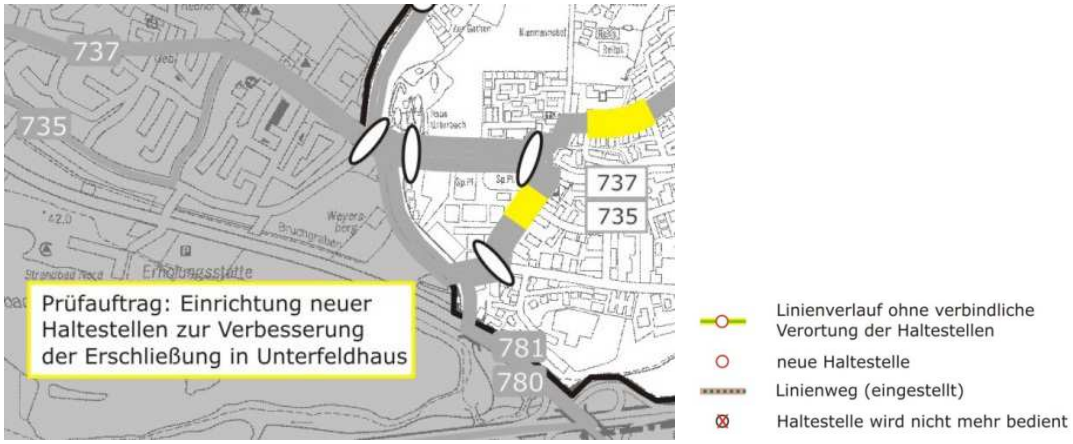
Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Erkrath-Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)

Hintergrund:

- Im Bereich Heinrich-Hertz-Straße und Max-Planck-Straße im Gewerbegebiet Unterfeldhaus bestehen Erschließungsdefizite. Die Bedienung durch die Linie 737 wurde erprobt, jedoch mangels Nachfrage wieder eingestellt.
- Linien O6 und 780 aus Erkrath bzw. Hochdahl bedienen den Stadtteil Unterfeldhaus zentral über die Gerhart-Hauptmann-Straße, eine Linienwegänderung ist für diese Verkehre nicht sinnvoll.

Infrastruktur:

- Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße) für Linien 780 und 781 sowie 735 und 737: Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets, wenn auch geringer Abstand zu den benachbarten Haltestellen Neuenhausplatz und Rohrsmühle
- Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg (Linien O6, 780) für eine bessere Anbindung der dortigen Wohnbereiche



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes an der Heinrich-Hertz-Straße sowie der Wohnbereiche an der Gerhart-Hauptmann-Straße
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Anmerkung:

- Gegen die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen bestehen von Seiten der Stadt Erkrath keine grundsätzlichen Bedenken. Bedingt durch die örtlichen Verhältnisse sind die anzustrebenden Haltestellenstandards (z. B. Wartehalle) jedoch wahrscheinlich nicht realisierbar. Eine probeweise Einrichtung der Haltestellen würde bevorzugt.
- Aus Sicht der Rheinbahn ist neben der baulichen Prüfung zu untersuchen, inwieweit die Erweiterung der Fahrzeit Auswirkungen auf den Fahrplan und die bestehenden Anschlussverbindungen hat.

Tabelle 81: Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734

Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734
Hintergrund: • Lediglich die direkten Fahrtmöglichkeiten von den Haltestellen in Erkrath zur Morper Straße in Düsseldorf (Verknüpfung Straßenbahn-Linie 703) und zur U-Bahn-Station Ronsdorfer Straße (bzw. umgekehrt) weisen eine nennenswerte Fahrgastnachfrage auf der Linie 734 auf (ggf. Fahrgastnachfrage Seniorenzentrum Rosenhof). • Die verkehrliche Funktion dieser Linie innerhalb der Stadt Erkrath ist schwach ausgeprägt, da im Stadtgebiet die Linie O6 mit deutlich dichterem Angebot eine attraktive Anbindung an die S-Bahn ermöglicht. Die Relationen Richtung D-Gerresheim und weiter werden durch die S-Bahn-Linien S8/ S68 abgedeckt • Die Stadtverwaltung Erkrath erwägt Antrag auf Betriebseinstellung
Prüfansatz: • Die Prüfung erfolgt in einem gestuften Verfahren: ◦ Prüfung der Fahrgastbeziehungen durch Befragung der Fahrgäste nach ihren Quelle-Ziel-Relationen, inwieweit es vertretbare Alternativen mit Umstieg auf die S-Bahn gibt. ◦ Abstimmung mit Stadt Düsseldorf zum erforderlichen Fahrtenangebot auf der Linie 734 ◦ Entscheidung zum Fortbestand der Linie auf dem Gebiet des Kreises Mettmann

Anmerkung:

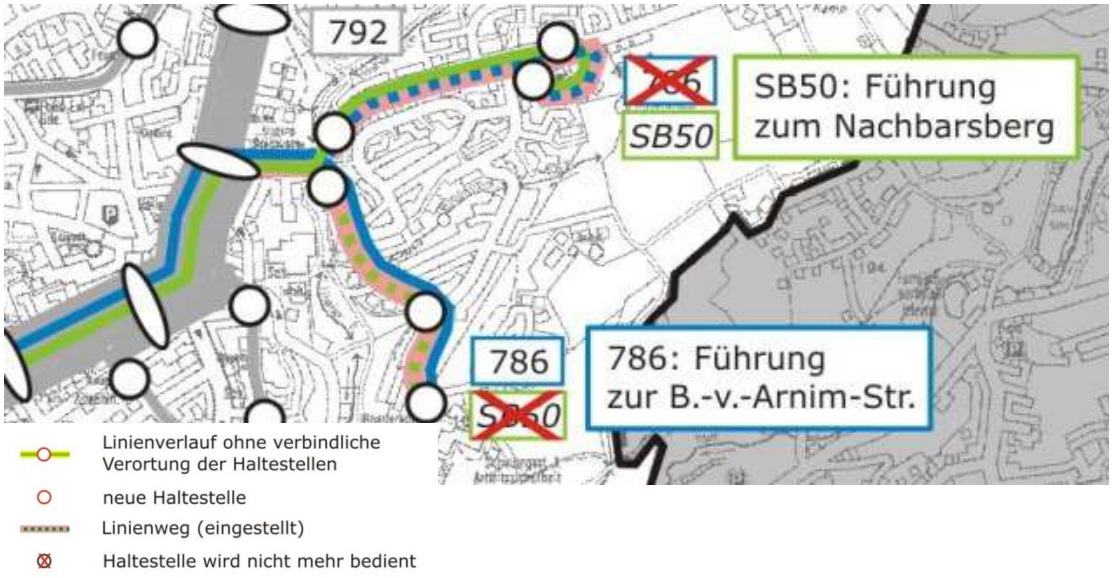
- Von der Stadt Erkrath wird die Einstellung der Linie auf dem Erkrather Stadtgebiet gewünscht, sofern sich bei der Bearbeitung des Prüfauftrages nicht herausstellen sollte, dass eine relevante Fahrgastnachfrage besteht, die nicht über andere Verbindungen abgedeckt werden kann.
- Die Stadt Düsseldorf kann einer Einstellung der Linie auf Düsseldorfer Stadtgebiet nicht zustimmen, da dies zu Erschließungsdefiziten führt. Daher sollen zunächst die Fahrgastzahlen und Quelle-Ziel-Beziehungen erhoben werden.
- Die Rheinbahn kann der Einstellung der Linie nicht zustimmen, da aufgrund der Fahrgastzahlen eine Steigerung der Nachfrage zu verzeichnen ist. Eine weitere Zählung ist vorgesehen. Mit der Einstellung entfallen direkte Verbindungen für Erkrather Beschäftige, die im Bereich Höher Weg in Düsseldorf arbeiten.

Folgender Prüfansatz wird nicht weiterverfolgt:

- Die Linie 786 kann aufgrund der Maßnahme des Tauschs der Linienendpunkte in Haan (siehe lokaler Planungsansatz Haan) nicht zum Krankenhaus Haan fahren, daher kann mit dieser Linie auch keine direkte Verbindung zwischen Erkrath und dem Krankenhaus eingerichtet werden. Andere Linien kommen für eine solche direkte Verbindung nicht in Frage, daher bleiben nur Umsteigeverbindungen zwischen Erkrath und dem Krankenhaus mit möglichst kurzen Wartezeiten.
- Aus diesem Grund wird auch der Prüfansatz der Verlängerung der Linie 786 zur S-Bahn-Linie S8/S68 in Erkrath nicht weiterverfolgt. Der Prüfansatz, die Linie 741 in Erkrath zu beschleunigen, wird ebenfalls nicht weiterverfolgt.

7.3.3.3.2 Stadt Haan

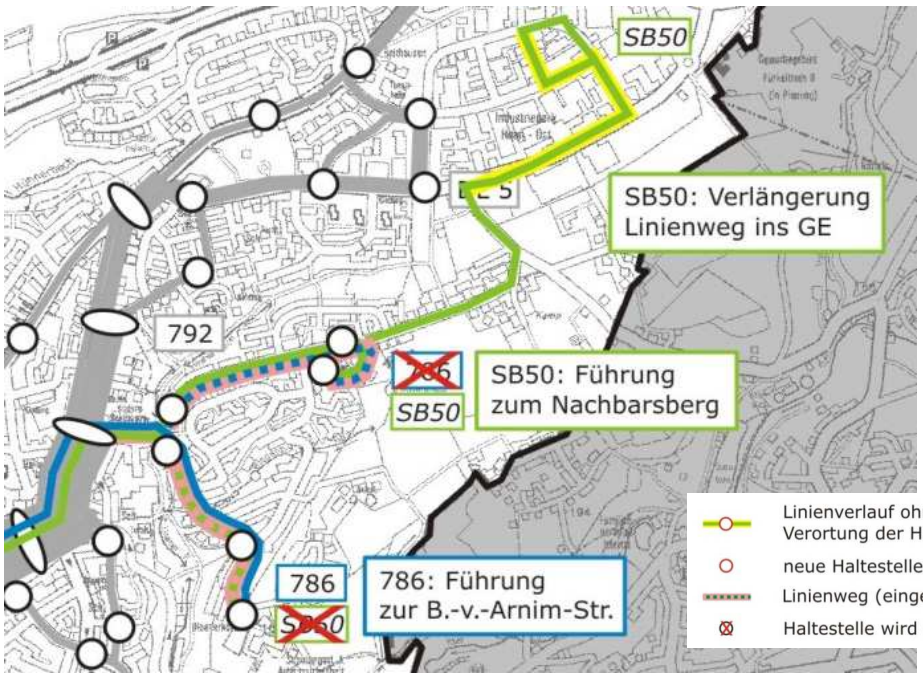
Tabelle 82: Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte SB50 und 786 in Haan

Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte der Linien SB50 und 786 in Haan
Planungsansatz: • Tausch der Linienendpunkte der Linien 786 und SB50: Linie 786 fährt künftig zur Endhaltestelle B.-v.-Arnim-Straße, Linie SB50 zum Nachbarsberg

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Bedienung des Siedlungsbereichs Nachbarsberg mit der Schnellbuslinie von und nach Düsseldorf lässt eine höhere Fahrgastnachfrage erwarten • Bedienung des Siedlungsbereichs B.-v.-Arnim-Straße (mit Bildungsstätte der BG Bau) mit Bedienungsangebot der Linie 786 entspricht der erwarteten Fahrgast-nachfrage • Mit Führung der Linie 786 in diesen Bereich kann die Bedienung des Kranken-hauses nicht mit der Linie 786 erfolgen (Prüfauftrag für die Stadt Erkrath); hier verbleibt die Bedienung durch die Linie 742. • Maßnahme zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage <u>Konsequenzen:</u> • Weitgehend leistungsneutrale Änderung des Bedienungsangebotes

Anmerkung:

- Aus Sicht der Stadt Haan ist diese Maßnahme sinnvoll. Sie ist bereits im Nahverkehrsplan 2004 enthalten.
- Die Rheinbahn stimmt dieser Maßnahme zu.

Tabelle 83: Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost

Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbarsberg hinaus
Hintergrund: • Im Bereich des Gewerbegebietes Haan-Ost bestehen größere Erschließungslücken.
Prüfansatz: • SB50: Führung zum Nachbarsberg und weiter über Kampheider Straße ins Gewerbegebiet Haan-Ost über Landstraße und Rheinische Straße • Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Kampheider Feld, Landstr./ Kampheider Str., Bergische Str. und Bergische Str./ Hunsrückstr.

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung des Angebotes im Bereich Gewerbegebiet Haan Ost sowie entlang des Wohnbereichs an der oberen Landstraße und am Kampheider Feld

- Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost mit einer direkten Verbindung über die Autobahn nach Düsseldorf
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Bereich des Gewerbegebiets Haan Ost insbesondere in der HVZ angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 25.000 Fahrgäste pro Jahr[127]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: Hierzu liegen Ergebnisse einer ersten Machbarkeits- und Kostenprüfung der Rheinbahn vor. Die buskilometrische Mehrleistung bei Verlängerung der Fahrten in der HVZ (6.30 bis 9.00 Uhr und 17.00 bis 20.00 Uhr) betragen ca. 21.000 km/ Jahr. Eine Verlängerung aller Fahrten wäre mit einer Mehrleistung in Höhe von ca. 34.000 km/ Jahr verbunden.

Anmerkung:

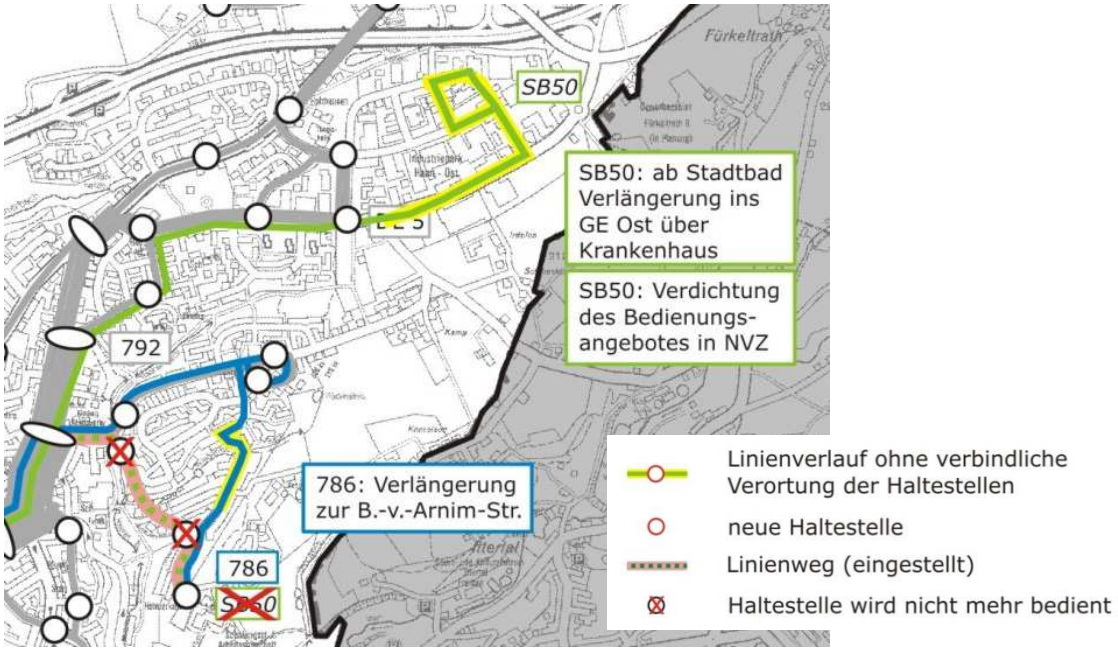
- Die Rheinbahn befürwortet diesen Prüfauftrag mit einer Verlängerung der Linie SB50 in der HVZ.

Alternativer Ansatz:
Geänderte Streckenführung der Linie SB50 über Krankenhaus und Landstraße zum Gewerbegebiet Haan Ost; Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der kompletten Linie in der NVZ

Alternativer Prüfansatz:

- SB50: Führung ab Haan R.-Koch-Straße über Krankenhaus ins Gewerbegebiet Ost über Landstraße und Rheinische Straße; Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Landstr./Kampheider Str., Bergische Str. und Bergische Str./ Hunsrückstr.
- Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie SB50 in der NVZ montags bis freitags auf 30-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf Rheinterrasse und Haan Gewerbegebiet Ost
- Linie 786: Führung über Nachbarsberg – An der Bellekuhl – B.-v.-Arnim-Straße und zurück

[127] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung des Krankenhauses und des Gewerbegebietes Haan Ost sowie des Siedlungsbereichs an der oberen Landstraße, direkte Fahrtmöglichkeiten nach Düsseldorf
- Dichteres Fahrtenangebot auch in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler) von/nach Düsseldorf
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale insbesondere im Gewerbegebiet Haan Ost in der HVZ, aber auch auf dem gesamten Linienweg in der NVZ angesprochen.

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  ca. 184.000 km/ Jahr (inkl. Verdichtung des Angebotes bis Düsseldorf)

Anmerkung:

- Die Stadt Haan möchte den alternativen Prüfansatz zunächst weiterverfolgen.
- Eine Verdichtung des Angebotes auf dem SB50 in der NVZ erfordert eine Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf. Aus Sicht der Stadt Düsseldorf ist eine Verdichtung grundsätzlich vorstellbar. Im Vorfeld sollen Fahrgastzahlen und Mehrleistungen ermittelt werden.

Tabelle 84: Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan

Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan
Hintergrund: • Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24.00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
Planungsansatz: • Prüfung der Fahrgastpotenziale für eine Ausweitung der Bedienungsangebote bis ca. 23.00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt montags bis freitags auf den Linien SB50 (Düsseldorf Rheinterrasse – Haan Nachbarsberg), O1 (Hülsberger Busch – Gruiten Sinterstraße) und 786 (Hochdahl Schulzentrum - B.-v.-Arnim-Straße) • Verbesserung der Anbindung von Alt-Gruiten durch Verknüpfung der Linie O1 mit Linie 742 (siehe Regionaler Planungsansatz zur Einrichtung eines Abendverkehrs zwischen Mettmann und Gruiten S)
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung des ÖPNV-Angebot in den Abendstunden für Fahrgäste im Berufs- und Freizeitverkehr (Heimkehrer aus den benachbarten Zentren nach Abendveranstaltungen etc.) • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 12.500 Fahrgäste pro Jahr[128] <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 83.000 km/ Jahr (Ermittlung hier ohne Linie 742)
Anmerkung: • Aus Sicht der Stadt Haan ist dieser Prüfauftrag wünschenswert, jedoch mit finanziellen Auswirkungen verbunden. • Eine Verdichtung des Angebotes auf dem SB50 in der SVZ erfordert eine Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf. Aus Sicht der Stadt Düsseldorf wird hier aktuell kein Bedarf gesehen. Es wird angeregt, für den Spätabendverkehr eine Konzeption zu erstellen, die den Schwerpunkt auf Anschlusssicherung setzt.

[128] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

- Aus Sicht der Rheinbahn ist eine Verdichtung der Linie SB50 in den Abendstunden aufgrund der hohen Nachfrage aus Düsseldorf wünschenswert.
  Die vorgesehenen Ausweitungen im Abendverkehr sind im Detail zu prüfen.

Tabelle 85: Prüfauftrag: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW (Entwicklungsgebiet)

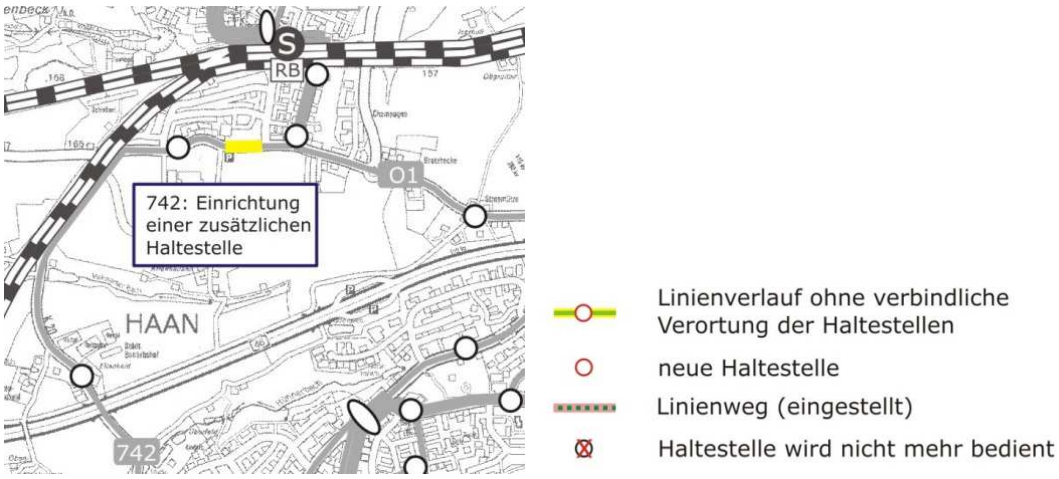
Prüfauftrag: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW (Entwicklungsgebiet)

Hintergrund:

- Im Bereich des Technologieparks bestehen Erschließungsdefizite.

Planungsansatz:

- Einrichtung einer zusätzlicher Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der Linie 742 im Bereich der Millrather Straße



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Verbesserte Erreichbarkeit des Technologieparks nach Ansiedlung weiterer Unternehmen
- Erschließung über Fahrten entlang der südlichen Erschließungsstraße wäre mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen auf der Buslinie für die weiterfahrenden Fahrgäste verbunden
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung; ggf. leichter Nachfragezuwachs möglich

Anmerkung:

- Aus Sicht der Stadt Haan sind mit der Einrichtung der Haltestellen in dem vorgesehenen Bereich derzeit keine nennenswerten Verbesserungen der Erschließung verbunden.

Tabelle 86: Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)

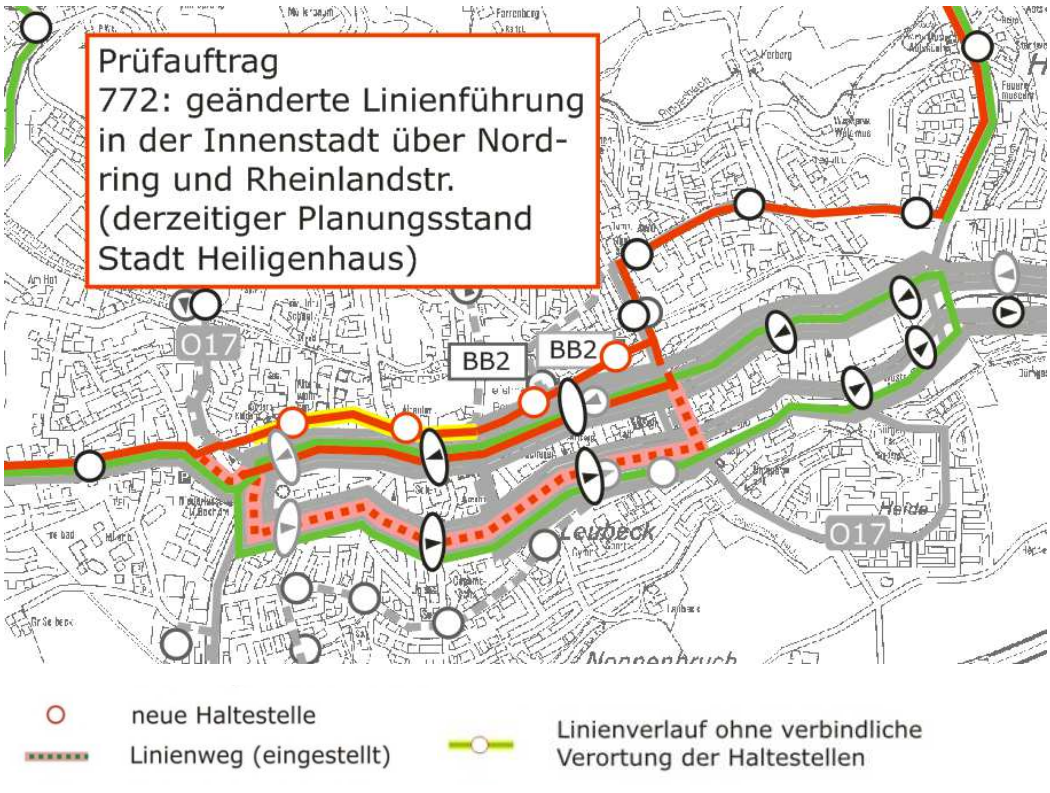
Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)
Hintergrund: • Im Bereich des Wohngebietes bestehen Erschließungsdefizite.
Prüfansatz: • Verlegung Haltestelle Hasenhaus oder Einrichtung einer neuen Haltestelle Dinkelweg (an der Einmündung Fußgängerweg Parkstraße/ Dinkelweg) • Hinweis: Der Fußgängerweg ist in Teilbereichen eine Fläche im privaten Gemeinschaftseigentum.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserte Anbindung des Wohngebietes Hasenhaus • Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich
Anmerkung: • Aus Sicht der Stadt Haan werden im Wohngebiet weitere Nachfragepotenziale entstehen, da das Gebiet noch in der Aufsiedlungsphase ist. Eine öffentliche Widmung der Fußwegeverbindung wird nur schwerlich herbeizuführen sein, eine Durchgängigkeit ist für die Allgemeinheit daher nicht gegeben. Es sollen Alternativen der Anbindung geprüft werden. • Verkehrlich und wirtschaftlich vertretbare alternative Erschließungsmöglichkeiten des Wohngebietes bestehen aufgrund der verkehrlichen Situation mit den bestehenden Linienverkehren nicht. Für die Einrichtung einer neuen Linie liegen keine ausreichenden Potenziale vor.

Folgende Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt:

- Behebung des Erschließungsdefizites Haan Mitte, Bereich Beethovenstraße/ Breidenhofer Straße/ Am Mühlenbusch
    - Eingeschränkte Befahrbarkeit des Bereiches durch Busse, die Rheinbahn hat große Bedenken, diesen Bereich wieder anzubinden, nachdem eine Buslinie in früheren Jahren mangels Nachfrage wieder eingestellt wurde

7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus

Tabelle 87: Prüfauftrag: Überplanung Linie 772

Prüfauftrag: Überplanung Linie 772
Hintergrund: • Die Linienführung der Linie 772 soll im Bereich der Innenstadt an die neue Straßenführung angepasst werden.
Prüfansatz: • geänderte Innenstadtführung Linie 772
Linienführung: • geänderte Führung in der Innenstadt: aus Richtung Unterilp kommend verkehrt die Linie neu über Rheinlandstraße, Westfalenstraße, Bahnhofstraße und Nordring bis H Birkenweg, und weiter wie im Bestand; in Gegenrichtung bleibt die Innenstadtführung wie im Bestand erhalten ➔ die Linie 772 fährt somit nicht mehr über den Südring
Infrastrukturmaßnahmen: • Einrichten von insgesamt bis zu vier zusätzlichen Haltestellen in Rheinlandstraße und Westfalenstraße.


Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärken der nördlichen Innenstadt (u. a. Entwicklung neuer Einzelhandel im Bereich Kettwiger Straße/ Westfalenstraße)
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Konsequenzen:

- Abschätzung der Leistungsänderung durch die geänderte Innenstadtführung: leichte Leistungsreduzierung um ca. – 3.500 km/ Jahr
- Die Haltestellen im Bereich Südring werden von der Linie 772 nicht mehr angefahren.

Alternativer Prüfansatz

Prüfansatz:

- neue Linienführung Linie 772

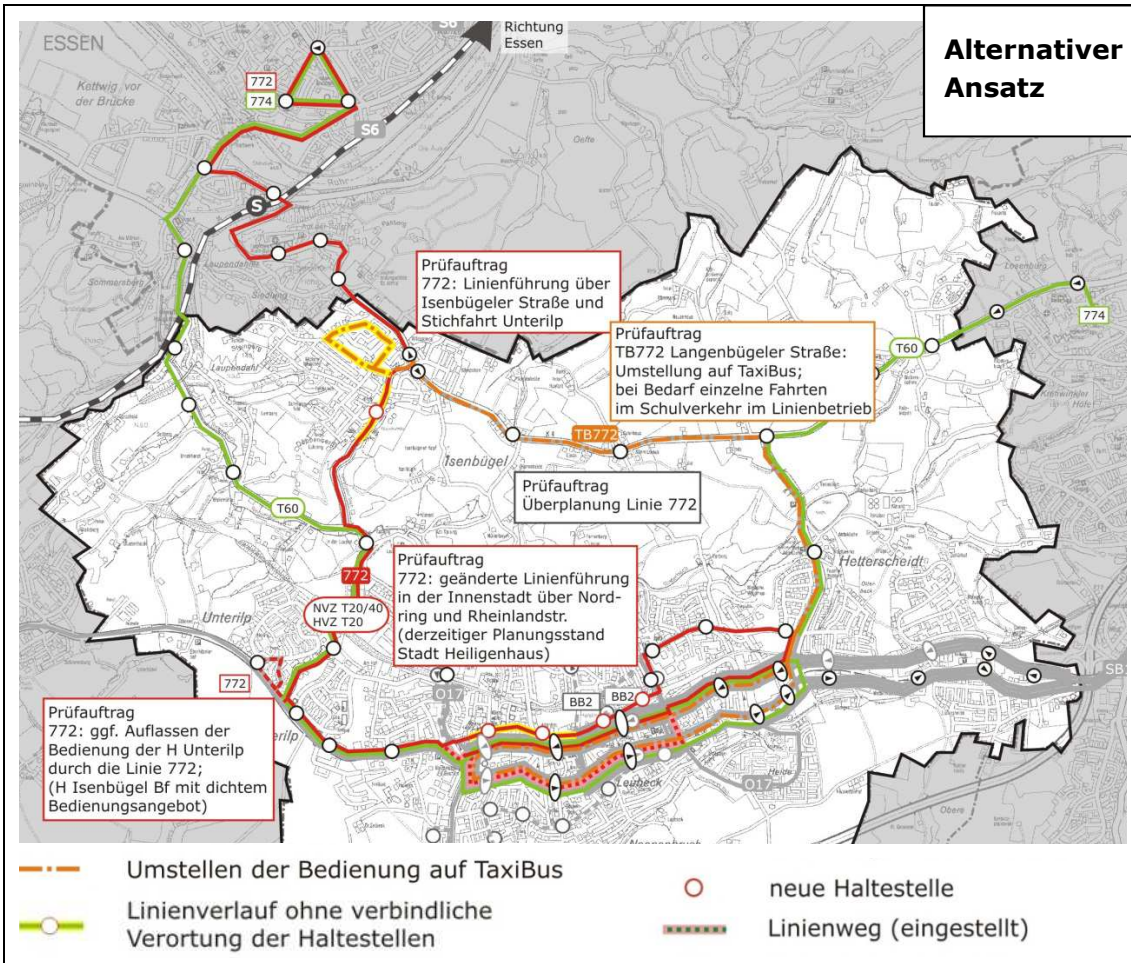
Linienführung:

- Linie 772 (HVZ 20-Minuten-Takt/ NVZ 20-/40-Minuten-Takt; alternativ ganztags 20-/40-Minuten-Takt):
  ab Kettwig Markt über Langenbügeler Straße – Isenbügelerstraße, mit Einrichtung einer Haltestelle in der Isenbügeler Straße, bis Haltestelle Talburg, ab hier bis H An der Wildenburg über Höseler Straße wie Linie 774 im Bestand, weiter mit geänderter Innenstadtführung bis Birkenweg; ab hier zurück über H Ehemannshof, Hauptstraße, Höseler Straße und Ruhrstraße bis zur Haltestelle Talburg, ab hier weiter über Isenbügeler Straße und Langenbügeler Straße zum S-Bahn-Halt Kettwig Stausee und weiter bis Kettwig Markt
- geänderte Führung in der Innenstadt:
  - in Richtung Heiligenhaus Innenstadt:
    die Linie verkehrt neu über Rheinlandstraße, Westfalenstraße, Bahnhofstraße und Nordring bis H Birkenweg, ab hier weiter wie im Bestand
    ➔ die Linie 772 fährt somit nicht mehr über den Südring
- Umstellung der Bedienung in der Langenbügeler Straße bis Isenbügel auf bedarfsgesteuerte Bedienung; einzelne Fahrten im Schulverkehr ggf. weiter im Linienbetrieb.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Isenbügeler Straße.
- Einrichten von insgesamt bis zu vier zusätzlichen Haltestellen in Rheinlandstraße und Westfalenstraße

Alternativer Ansatz



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Verbesserung der (Rand-) Erschließung des Stadtteils Isenbügel
- Verbesserung der Anbindung der einwohnerstarken Bereiche in Unterilp (nördlich und südlich der Haltestelle Isenbügel Bf.) durch Verdichten des Bedienungsangebotes zwischen Heiligenhaus Stadtmitte und Unterilp (20- bzw. 20-/40-Minuten-Takt im Bereich Ruhrstraße)
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg der neuen Linie 772 angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsanpassung: ca. + 18.000 Fahrgäste pro Jahr

<u>Konsequenzen:</u>

- Abschätzung der Mehraufwands durch Linienweganpassung: ca. 105.000 km/ Jahr (Ansatz:
  - geänderte Linienführung Linie 772 inkl. geänderte Innenstadtführung,
  - Verdichtetes Bedienungsangebot Linie 772 HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 20-/40-Minuten-Takt;

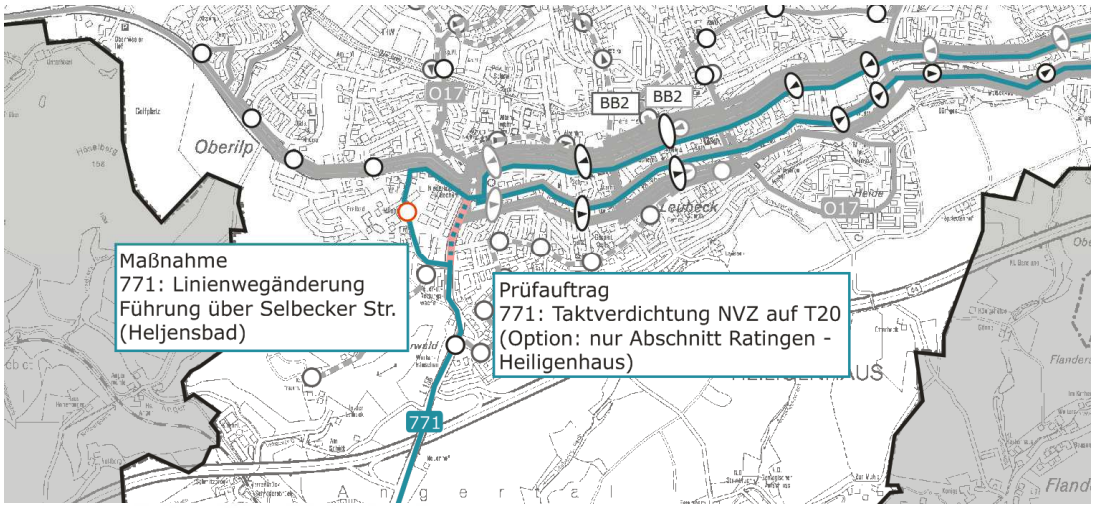
- TaxiBus im 60-Minuten-Takt mit Abrufquote tagsüber 15% (Mo.-Fr.), abends bis 30% (Sa./So./Fei.) • die Haltestelle Unterilp wird von der Linie 772 nicht mehr bedient; Bedienung ist durch Linie 770 weiterhin gewährleistet • Anpassen des Bedienungsangebotes entlang der Langenbügeler Straße auf Schulverkehr und TaxiBus (Nachfrage an den derzeit exklusiv von der Linie 772 bedienten Haltestellen Am Löh und Am Kuhnhaus insgesamt ca. 15 Einsteiger täglich Mo.-Fr.) ▪ Anpassen der Verkehrsleistungen an den Bedarf
Anmerkung: • Neben bestehender Anschlussbeziehungen sowie der heutigen Umlaufplanung sind bei der weiteren Prüfung des Planungsansatzes weitere betriebliche und verkehrliche Faktoren zu berücksichtigen (z. B. Fahrzeug-Übergang an der Haltestelle Essen, Kettwiger Markt von Linie 774 auf Linie 772 zur direkten Anbindung der Heiligenhauser Straße (und teilw. Ringstraße) an den S-Bahn-Halt Kettwig Stausee *(➔ Einschätzung des Bedarfs?)*) • Ggf. Einrichten zusätzliche Fahrten mit Ausrichtung auf den Bedarf des Klinikums Niederberg; zur Einschätzung des Bedarfs sind hier genauere Nachfrageuntersuchung (z. B. Schichtzeiten, Wohnorte der Mitarbeiter, Mitarbeiterbefragung) erforderlich.
Hinweis: • Zum Fahrplanwechsel 28.05.2006 ist die Herausnahme der Linienführung über die Isenbügeler Straße politisch beschlossen worden. In diesem Zuge wurde auch das Busnetz in Heiligenhaus neu konzipiert. Aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre sind die Überlegungen der Stadt Heiligenhaus mittlerweile dahingehend, eine Verbesserung der Erschließung des Wohngebietes Isenbügel zu prüfen.

Tabelle 88: Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV

Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV
Hintergrund: • Das Heljensbad in Heiligenhaus ist derzeit ohne direkte Anbindung im ÖPNV.
Prüfansatz: • Änderung der Linienführung der Linie 771 von Ratingen-Homberg kommend über Selbecker Straße – Höseler Straße – Höseler Platz – Südring bzw. in Gegenrichtung über Hauptstraße – Höseler Straße – Selbecker Straße – Ratinger Straße in Richtung Homberg.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Selbecker Straße



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Attraktivierung des städtischen Freizeitangebotes durch direkte Anbindung des Heljensbades
- Prüfauftrag zur Imagesteigerung und Sicherung der Kundenbindung; ggf. leichter Fahrgastzuwachs möglich

<u>Konsequenzen:</u>

- Abschätzung der Mehraufwands durch Linienweganpassung:
  ca. 17.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Rheinbahn weist darauf hin, dass durch Anbindung des Heljensbades mit der Linie 771 (Gelenkbus-Einsatz) sichergestellt ist, dass auch bei großem Verkehrsaufkommen im Bereich des Hallenfreibades das Fahraufkommen abgedeckt wird.

Tabelle 89: Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen

Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen
Hintergrund: • die Ortsbus-Linie O17 bedient nur wenige Haltestellen exklusiv • die generierte Nachfrage von etwa 1.000 Fahrgästen pro Werktag resultiert zum Teil aus „Mitnahme-Effekten" durch Führung der Linie durch die Innenstadt (Parallelverkehr zu anderen Linien) • derzeit hohe Standzeiten auf der O17
Prüfansatz: • Geprüft werden soll die Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Ortsbuslinie O17 von einem 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Anpassen des Bedienungsangebotes an die Nachfrage • Erhöhung der Produktivität der Linie ◦ Wegfall unproduktiver Standzeiten ◦ Einsparen eines Fahrzeugumlaufs • Die Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, die ggf. an anderer Stelle zur Optimierung des Angebotes reinvestiert werden können. <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung der Leistungsreduzierung durch Anpassen des Bedienungsangebotes: ca. – 29.000 km/ Jahr • Derzeit hat die O17 alle 20 Minuten Anschluss an die Linie 770 und im weiteren Verlauf an die S-Bahn-Linie S6. Dieser Anschluss wäre bei Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt nur noch einmal in der Stunde gewährleistet. • Die Reduzierung des Leistungsangebotes ist voraussichtlich mit deutlichen Fahrgastverlusten auf der Linie O17 verbunden, wobei sich ein Teil der Fahrgäste im Innenstadtbereich auf andere Linien verlagern wird. • Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsanpassung: ca. – 27.000 Fahrgäste pro Jahr[129]

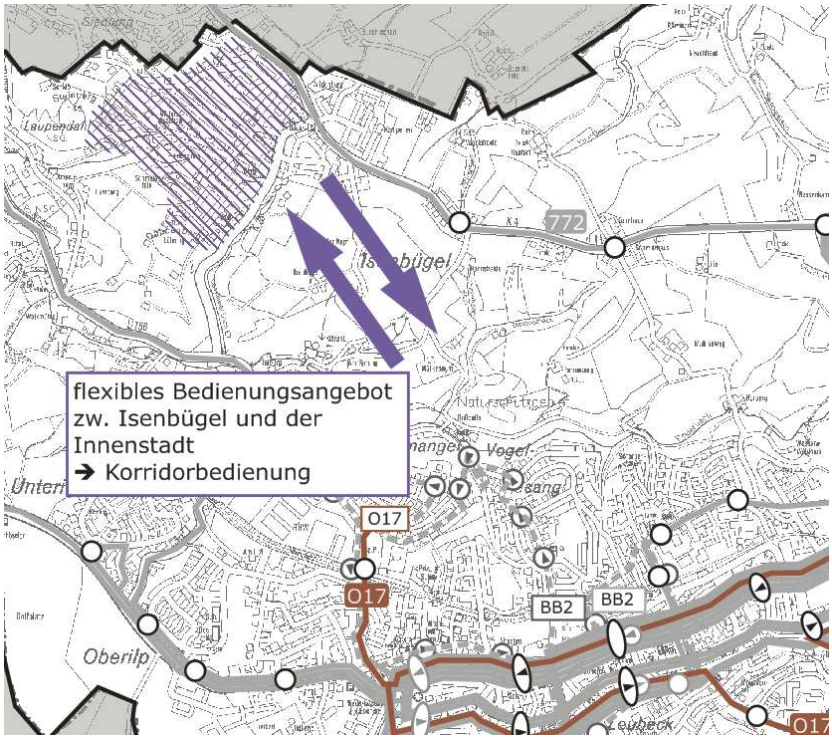
[129] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Anmerkung:

- Für eine zielgerechte Überprüfung des Angebotes sind fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich.

Tabelle 90:
Prüfauftrag: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel

Prüfauftrag: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel
Hintergrund: • Der Betriebszeitraum der den Stadtteil Isenbügel anbindenden Linie 772 endet bereits vergleichsweise früh (Mo.-Fr. gegen 20:30 Uhr, Sa. gegen 18:00 Uhr), eine Anbindung im Spätverkehr findet somit nicht statt.
Planungsansatz: • Einrichten einer flexibel Bedienungsform zwischen Isenbügel und der Innenstadt von Heiligenhaus abends am Wochenende und vor Feiertagen mit Anbindung an die Linie 770 in und aus Richtung Ratingen Hösel S
Linienführung und Bedienungsangebot: • Bedienung im Korridor Isenbügel – Innenstadt mit innerer Erschließung von Isenbügel • Bedienung im 60-Minuten-Takt abends am Wochenende und vor Feiertagen
Infrastrukturmaßnahmen: • Einrichten von Bedarfs-Haltestellen im Bereich Isenbügel



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Abend- und Freizeitverkehrs
- Die im Vergleich zum Standardbus in der Regel kleinere Fahrzeuggröße ermöglicht die innere Erschließung von Isenbügel, was gerade im Spätverkehr im Hinblick auf den Sicherheitsaspekte zu empfehlen ist.
- Mit diesem Prüfauftrag werden Fahrgastpotenziale in der Relation Heiligenhaus Innenstadt – Isenbügel angesprochen: ca. 200 Fahrgäste / Jahr

<u>Konsequenzen:</u>

- Mehraufwand durch Schaffung eines zusätzlichen Angebotes im Bedarfsverkehr; Mehraufwand in Abhängigkeit der Nutzung

Anmerkung:

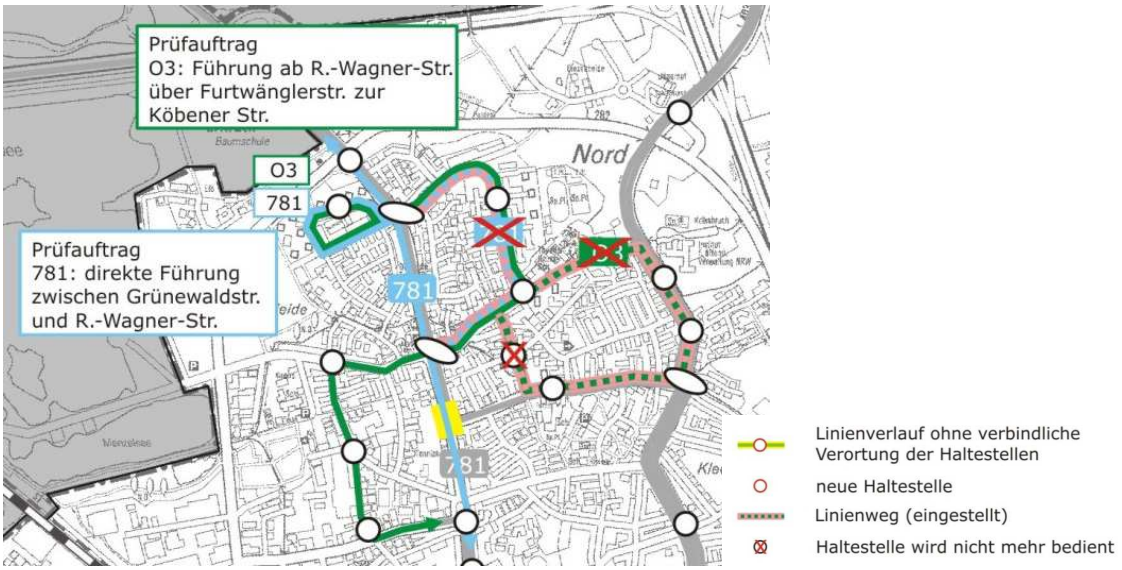
- Für die angedachte Form der Bedienung und Erschließung erscheint das Anruf-Sammel-Taxi als geeignetes Instrument.
- Zur Abschätzung der Potenziale spricht sich die Stadt Heiligenhaus zunächst für die probeweise Einführung von zusätzlichen Umläufen der Linie 772 im Abschnitt In der Rose bis Heiligenhaus aus.

Tabelle 91: Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt Nord

Prüfauftrag: **Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt-Nord**
Hintergrund: • Das Gewerbegebiet Hetterscheidt Nord ist ohne innere ÖPNV-Erschließung. Aufgrund der Straßenführung im Gewerbegebiet ergeben sich somit zum Teil lange Fußwege zwischen Bus-Haltestelle und Ziel. • Der SB19 fährt derzeit ohne Halt zwischen Velbert Am Berg und Heiligenhaus Rathaus bzw. in Gegenrichtung zwischen Heiligenhaus In der Blume/ Stadtmitte und Velbert Am Berg, so dass auch eine schnelle Anbindung des Gewerbegebietes derzeit nicht gegeben ist.
Prüfansatz: • Einrichten eines zusätzlichen Halts des SB19 im Zufahrtsbereich zum Gewerbegebiet Hetterscheidt-Nord.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Anbindung des Gewerbegebietes mit einer schnellen Verbindung aus Richtung Velbert und Heiligenhaus Innenstadt. • Prüfauftrag zur Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage.
Anmerkung: • In der heutigen Fahrplanlage ist ein zusätzlicher SB-Halt zwischen Velbert und Heiligenhaus schwer realisierbar, da der SB19 derzeit keine Standzeiten in Heiligenhaus hat. Mit dem im Zuge der Neuerrichtung des ZOB in Velbert geplanten Aufbrechen der Innenstadtumfahrung ergeben sich jedoch voraussichtlich Fahrzeitgewinne, die die Prüfung eines zusätzlichen Halts in Heiligenhaus ermöglichen. • Die Linien 770 und 771 bedienen den Stadtteil zentral aus Richtung Velbert kommend über die Pinner Straße, aus Richtung Innenstadt kommend über die Velberter Straße. Eine Linienwegänderung ist für diese Verkehre nicht sinnvoll.

7.3.3.3.4 Stadt Hilden

Tabelle 92: Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden
Hintergrund: • Die Linie 781 kann auf Hildener Stadtgebiet beschleunigt werden durch eine direkte Führung über die Gerresheimer Straße. Dies hat Anpassungen im Busnetz im Norden von Hilden zur Folge.
Prüfansatz: • Linie O3: Geänderte Führung mit einheitlicher Bedienung aller Fahrten ab Richard-Wagner-Straße über Furtwänglerstraße und Kosenberg zur Haltestelle Köbener Straße bzw. zurück (statt über Verwaltungsinstitut mit dortiger Aufenthaltszeit) • Linie 781: Führung zwischen Haltestelle R.-Wagner-Str. und Grünewald auf direktem Weg, keine Bedienung über Furtwänglerstr. und Kosenberg mehr, Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gerresheimer Str./ Beethovenstr. • Prüfung ausreichender Fahrtmöglichkeiten für Schüler zwischen dem Schulzentrum und dem Bereich am Sportplatz/ Furtwängler Straße

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Klare und einheitliche Linienführung in der Nordstadt in beiden Fahrtrichtungen, keine Schleifenführung der Linie O3 mit Aufenthaltszeit am Verwaltungsinstitut mehr

- Beschleunigung der Linie 781 und damit verbesserte Umstiegsmöglichkeiten am Neuenhausplatz Richtung Düsseldorf-Gerresheim bzw. Alt-Erkrath
- Die Anbindung des Verwaltungsinstituts an die S-Bahn erfolgt mit der Linie 741 über den S-Bahnhof Hilden Süd (Regionaler Planungsansatz zur Verdichtung des Angebotes).

Konsequenzen:

- Abschätzung der Leistungsreduzierung durch das veränderte Angebot: ca. – 19.000 km/ Jahr
- Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, jedoch auch zu Veränderungen an einzelnen Haltestellen und damit ggf. zu geringen Fahrgastverlusten in diesen Bereichen, die durch die kleinräumigen Verbesserungen im Umfeld jedoch weitgehend kompensiert werden können.
  Für eine genauere Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage in dem Gebiet sind detaillierte Untersuchungen im Hinblick auf die Struktur des Fahrgastaufkommens (insbesondere Wegezwecke, Alter, Quelle-Ziel-Beziehungen) erforderlich.
- Direkte Bedienung des Bereichs um das Verwaltungsinstitut an die Gerresheimer Straße und den S-Bahnhof Hilden entfällt.
- Bedienung der Haltestelle Zelterstraße entfällt, der Siedlungsbereich wird aber durch die benachbarten Haltestellen Johann-Sebastian-Bach-Straße (Linie 782) und Furtwängler Straße (Linie O3) bzw. Richard-Wagner –Straße (Linien O3, 781 und 782) abgedeckt

Anmerkung:

- Die Stadt Hilden weist darauf hin, dass die Bedienungsqualitäten und die Haltestellenanbindung im Vergleich zum bestehenden Angebot gleichbleiben müssten. Die Verlegung der Endhaltestelle der Linie O3 in die Köbener Straße muss durch einen durchgängigen 20-Min.-Takt der Linie 741 entlang der Hochdahler Straße ausgeglichen werden. Ferner sollte dann ein Verknüpfungspunkt zwischen den Linien O3 und 781 geschaffen werden, der im Bereich der Gerresheimer Straße/ Kosenberg/ Grünewald liegen sollte. Außerdem besteht im Bereich der geplanten Endhaltestelle Köbener Straße keine Möglichkeit, eine Toilette für das Fahrpersonal zu erstellen.
- Die Rheinbahn hat Bedenken gegen die vorgeschlagene Führung der Linie 781, da der gesamte Schulverkehr vom Schulzentrum über die Linie O3 abgewickelt werden müsste, und die Fahrzeugkapazitäten dann nicht ausreichen könnten. Der Prüfauftrag könnte für den Bereich Verwaltungsinstitut erst umgesetzt werden, wenn die Linie 741 wie im Regionalen Planungsansatz vorgesehen verdichtet wird. Ferner müsste die Endhaltestellensituation an der Köbener Straße überprüft werden.

Tabelle 93: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Prüfauftrag:
Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Hintergrund:

- Im Bereich des Gewerbegebietes bestehen Erschließungsdefizite.

Planungsansatz:

- Verlegung der Haltestellen Lackfabrik und Verzinkerei in die Nähe des Kreuzungsbereiches mit Liebigstraße und Weststraße

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt über Haltestellen, die einen kürzeren Fußweg in das Gewerbegebiet ermöglichen
- Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Anmerkung:

- Stadt Hilden: Aus Sicht der Stadt Hilden muss vor der Verlegung der Haltestellen untersucht werden, inwieweit an den neuen Standorten ausreichend Platz besteht (z. B. für den barrierefreien Ausbau oder Wartehallen). Ferner sind entsprechende Abstimmungen mit dem Baulastträger durchzuführen. Außerdem würde die Verlegung der Haltestellen auch einen Neubau von zwei Fußgängersignalanlagen mit sich ziehen; hier muss geprüft werden, ob auf die bereits vorhandenen Anlagen dann verzichtet werden kann.

Tabelle 94:
Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)

Prüfauftrag:
Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)

Hintergrund:

- Im Bereich des Gewerbegebietes bestehen Erschließungsdefizite.

Planungsansatz:

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Linie 792 an der Ohligser Straße/ Kalstert
- Eine direkte Erschließung durch den ÖPNV ist aufgrund der fehlenden Befahrbarkeit der Straßen mit Bussen nicht möglich.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt
- Verkürzung der Fußwege aus den bisher unzureichend erschlossenen Bereichen
- Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Anmerkung:

- Die in Tabelle 93 ausgeführten Anmerkungen der Stadt gelten hier sinngemäß auch. Aufgrund des Straßencharakters auf der freien Strecke sind besondere Abstimmungen mit dem Baulastträger und aller Wahrscheinlichkeit auch bauliche Maßnahmen vorzusehen.
- Aus Sicht der Rheinbahn bestehen gegen die Einrichtung der Haltestelle keine Bedenken. Es ist zu überprüfen, inwieweit die Fahrzeitverlängerung Auswirkungen auf die Anschlussbeziehungen der Linie 792 hat.

Tabelle 95: Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr

Prüfauftrag: **Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden**
Hintergrund: • Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24.00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
Planungsansatz: • Linie 741:Montags bis freitags Verdichtung auf 30-Minuten-Takt in der SVZ bis ca. 23:00 Uhr (bis Hilden Süd) • Ausdehnung des Bedienungszeitraumes der Linie 783 auf einen 30-Minuten-Takt in der SVZ bis ca. 23.00 Uhr montags bis freitags zwischen Hilden Dorotheenheim und Hilden Gabelung • Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Bereichen, in denen der Linienverkehr bereits frühzeitig endet, durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (TaxiBus)
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr in Hilden sowie von/ nach Erkrath-Hochdahl und mit Anschluss von und nach Düsseldorf und Solingen • Stärkung des Angebotes im Berufsverkehr im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit Schichtbetrieb • Abschätzung der Nachfragepotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 7.500 Fahrgäste pro Jahr[130] <u>Konsequenzen:</u> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 16.000 km/ Jahr (ohne Linie 741, siehe Prüfauftrag Regionale Planungsansätze)
Anmerkung: • Bei Verdichtung der Linie 741 ist eine Abstimmung mit den Städten Erkrath und Mettmann erforderlich. • Die Rheinbahn hat keine Bedenken gegen eine Ausweitung des Bedienungszeitraums auf der Linie 783 an allen Tagen bis ca. 22.00 Uhr.

[130] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

7.3.3.3.5 Stadt Langenfeld (Rhld.)

Tabelle 96: Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie zur Gesamtschule

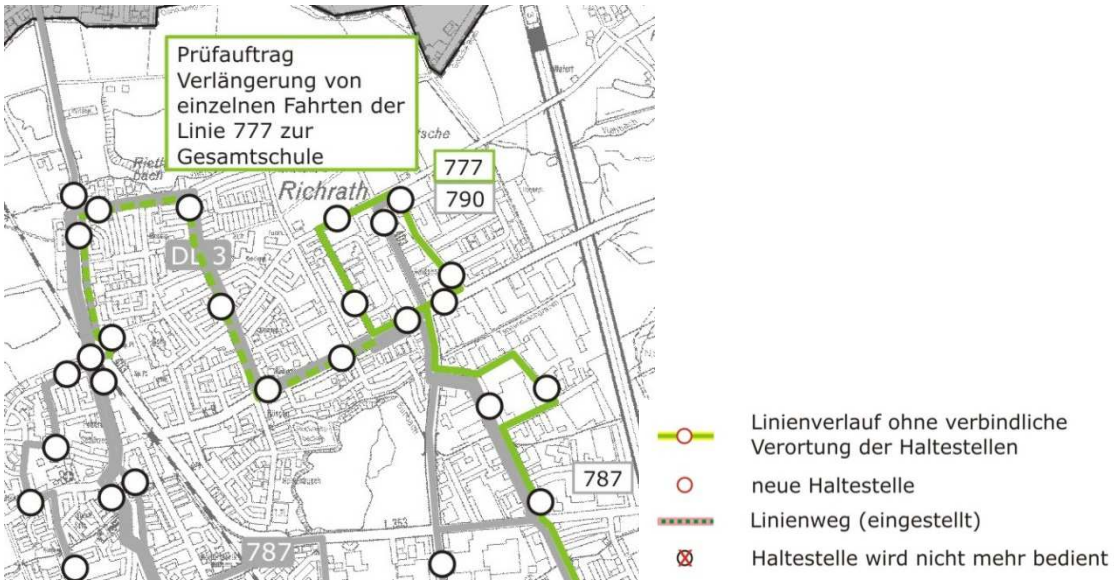
Prüfauftrag:
Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie 777 zur Gesamtschule

Hintergrund:

- Aus dem östlichen und südöstlichen Teil Langenfelds bestehen Nachfragen nach direkten Fahrtmöglichkeiten zur Gesamtschule.

Prüfansatz:

- Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie 777 im Bereich Götsche bis zur Gesamtschule (insgesamt sechs Fahrten)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Bessere Anbindung der Gesamtschule aus dem östlichen und südöstlichen Bereich von Langenfeld (Rhld.)

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  ca. 2.000 km/ Jahr

Anmerkung:

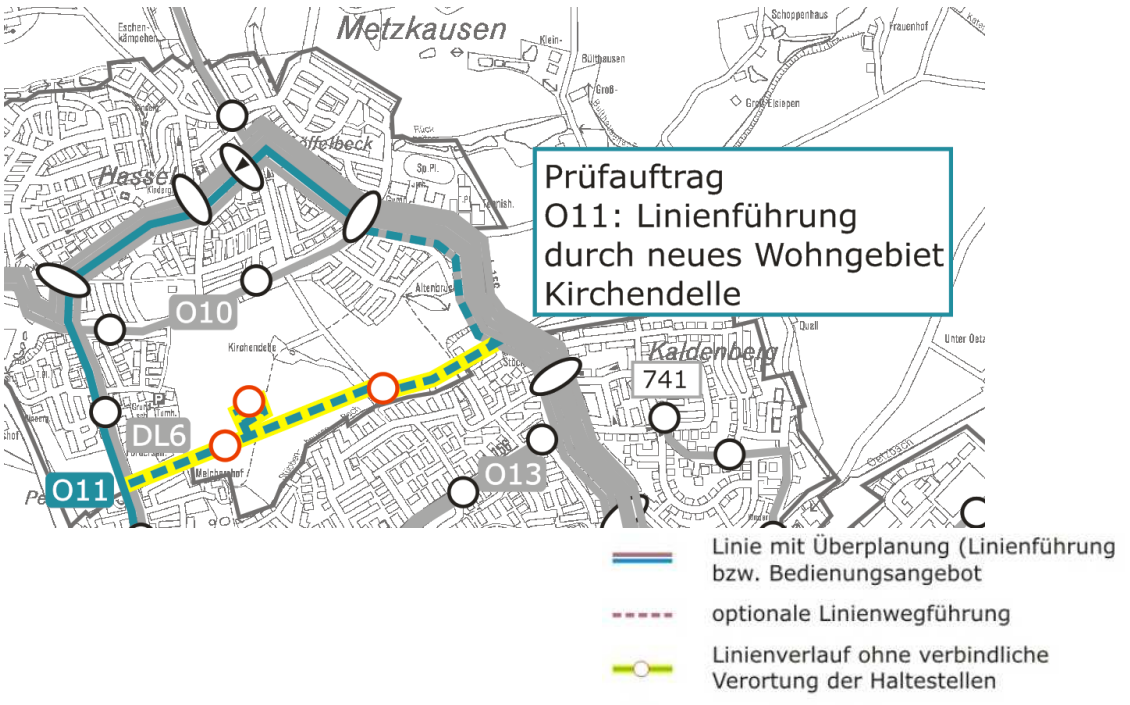
- Aus Sicht der Rheinbahn ist eine generelle Durchbindung von Fahrten der Linien 777 und 790 nicht erforderlich. Zu prüfen ist, welche Auswirkungen die Verlängerung von einzelnen Fahrten der Linie 777 bis zur Gesamtschule auf die Anschlussbeziehungen am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.) haben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Gesamtschule unterschiedliche Anfangs- und Endzeiten hat, die schwerlich in einer Fahrplan- und Dienstplangestaltung unterzubringen sind, insbesondere bei der Linie 777.

Vorgeschlagene Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden:

- Behebung von Erschließungsdefiziten südlich Immigrather Platz: Eine Bedienung im Linienverkehr mit Bussen ist in diesem Siedlungsbereich nicht möglich, der Einsatz eines TaxiBusses wird von der Rheinbahn nicht favorisiert.
- Verbesserung der Erschließung in Reusrath: Eine Befahrbarkeit für Busse ist hier nicht gegeben.
- Verbesserung der Erschließung in Wiescheid: Aufgrund der Siedlungsstruktur und des geschätzten Mobilitätsverhaltens vor Ort liegen nur sehr geringe Nachfragepotentiale in diesem Siedlungsbereich vor.
- Verbesserung der Erschließung im Bereich Blumenstraße: Eine Befahrbarkeit für Busse ist hier nicht gegeben.

7.3.3.3.6 Stadt Mettmann

Tabelle 97: Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle

Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle
Hintergrund: • Entwicklung eines neuen Wohngebietes im Grenzbereich Metzkausen/ Berliner Straße/Kaldenberg, Bereich Kirchendelle (geplant sind ca. 400 WE).
Prüfansatz: • Erschließung des neuen Wohngebietes im Grenzbereich Metzkausen / Berliner Straße/Kaldenberg, Bereich Kirchendelle
Linienführung: • Änderung der Linienführung der Linie O11 mit Führung durch das Wohngebiet ◦ Vorzugsvariante: Schaffen einer Wendemöglichkeit auf der neuen Erschließungsstraße zur Bedienung der Hasseler Straße in Richtung und Gegenrichtung ◦ Alternative: Schleifenführung über die heutige Endhaltestelle Hasselbeckstraße hinaus und Führung über die neue Erschließungsstraße („Endschleife“)
Infrastrukturmaßnahmen: • Einrichten neuer Haltestellen im Bereich der neuen Erschließungsstraße


Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • stündliche Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt und an den S-Bahn-Halt ME-Zentrum • Mit diesem Prüfauftrag werden neue Fahrgastpotenziale in nennenswerter Größenordnung durch Erschließung des neuen Wohngebietes angesprochen. • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch Schaffung eines neuen Angebots: ca. + 12.000 Fahrgäste pro Jahr[131] Konsequenzen: • Abschätzung der Aufwandsänderung durch das zusätzliche Angebot: - Vorzugsvariante „Wende": Mehraufwand ca. 22.000 km/ Jahr - Variante „Endschleife": weitgehend leistungsneutral, leichte Aufwandsminderung ca. – 2.000 km/ Jahr • Auflassen der Bedienung der derzeitigen Endhaltestelle Hasselbeckstraße (Lage ca. 50 m zur Haltestelle Florastraße vor dem Gymnasium; derzeit Endhaltestelle der Linie O11 mit Wendemöglichkeit)
Anmerkung: • Die zeitliche Realisierung der Maßnahme steht in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Rahmenplanung sowie der Besiedelung (zeitlicher Horizont).

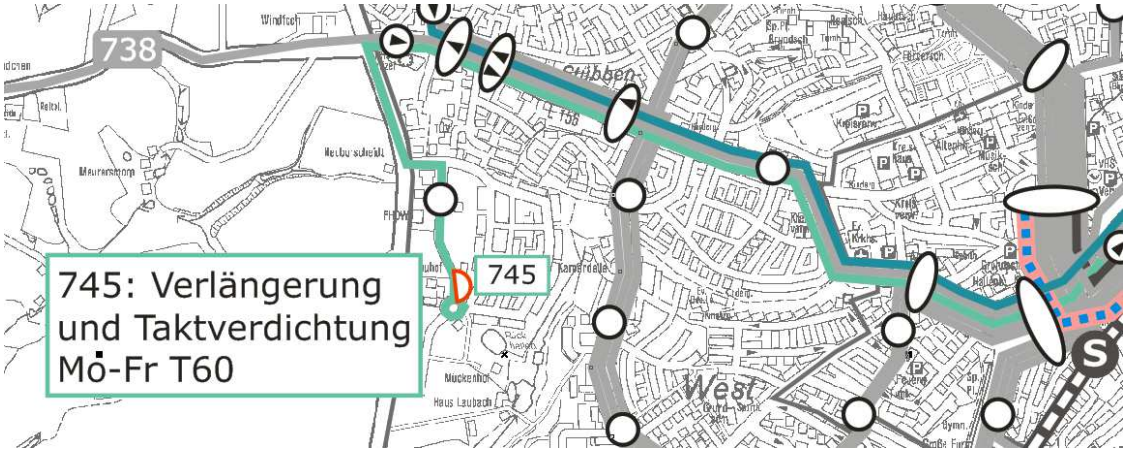
Tabelle 98: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße
Hintergrund: • Die Stadt Mettmann plant die Ausweitung des Gewerbegebietes ME-West/ Südring, welches derzeit nur sehr bedingt durch den ÖPNV angebunden ist (Erschließung derzeit durch einzelne Fahrten der Linie 745).
Planungsansatz: • Im Zuge der angedachten Entwicklungen im Gewerbegebiet soll die Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 745 bis ins Gewerbegebiet, zunächst zeitlich befristet, mit einem stündlichen Angebot werden (Mo.-Fr.)

[131] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Kreisverkehrs (bei Ausfahrt)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- verbesserte Erschließung des Gewerbegebietes
- Verbesserung der (Rand-) Erschließung des Wohngebietes westlich der Marie-Curie-Straße
- Mit diesem Prüfauftrag zur Schaffung eines regelmäßigen Bedienungsangebotes werden in Anhängigkeit der zu erwartenden Betriebe im Gewerbegebiet zusätzliche Fahrgastpotenziale angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
  ca. + 5.000 Fahrgäste pro Jahr (in Abhängigkeit der zukünftigen Entwicklungen)[132]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  ca. 27.000 km/ Jahr

[132] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Anmerkung:

- Die zeitliche Realisierung der Maßnahme steht in Abhängigkeit zu den Entwicklungen im Gewerbegebiet.
- Die Maßnahme soll zunächst zeitlich begrenzt für 2 Jahre im Probebetrieb umgesetzt werden. Nach dieser Etablierungsphase soll eine Erfolgskontrolle über das Fortführen der Maßnahme entscheiden.

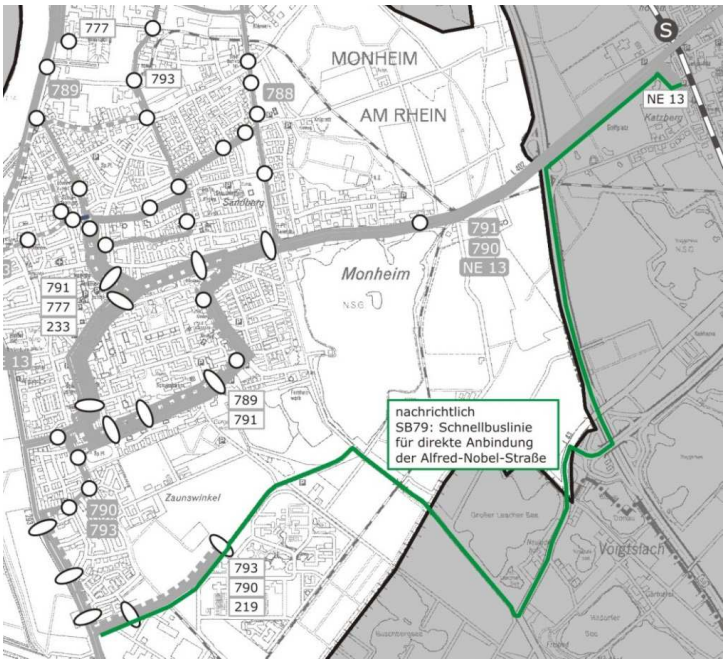
7.3.3.3.7 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 99: Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn

Maßnahme *(nachrichtlich):* Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn

Planungsansatz:

- Einrichtung einer neuen Linie SB 79 zwischen Langenfeld S und der Alfred-Nobel-Straße über BAB (bereits im Januar 2013 erfolgt)
- Bedienungsangebot im 20-Min.-Takt zwischen ca. 6:00 und 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr
- Bedienung als Schnellbus mit einer Fahrzeit von 10 – 12 Minuten



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte in der A.-Nobel-Straße
- Maßnahme als Ergebnis einer Mitarbeiterbefragung

Anmerkung:

- Umsetzung am 28.01.2013 bereits erfolgt

Tabelle 100: Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R.

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R.
Hintergrund: • Im Bereich der Altstadt bestehen Erschließungsdefizite.
Prüfansatz: • Keine regelmäßige Bedienung im Linienverkehr mit Bussen in diesem Siedlungsbereich möglich • Bedienung allenfalls mit Pkw-oder 9-Sitzer-Fahrzeugen sinnvoll, Bedienung als TaxiBus-Fahrt prüfen
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbereichs

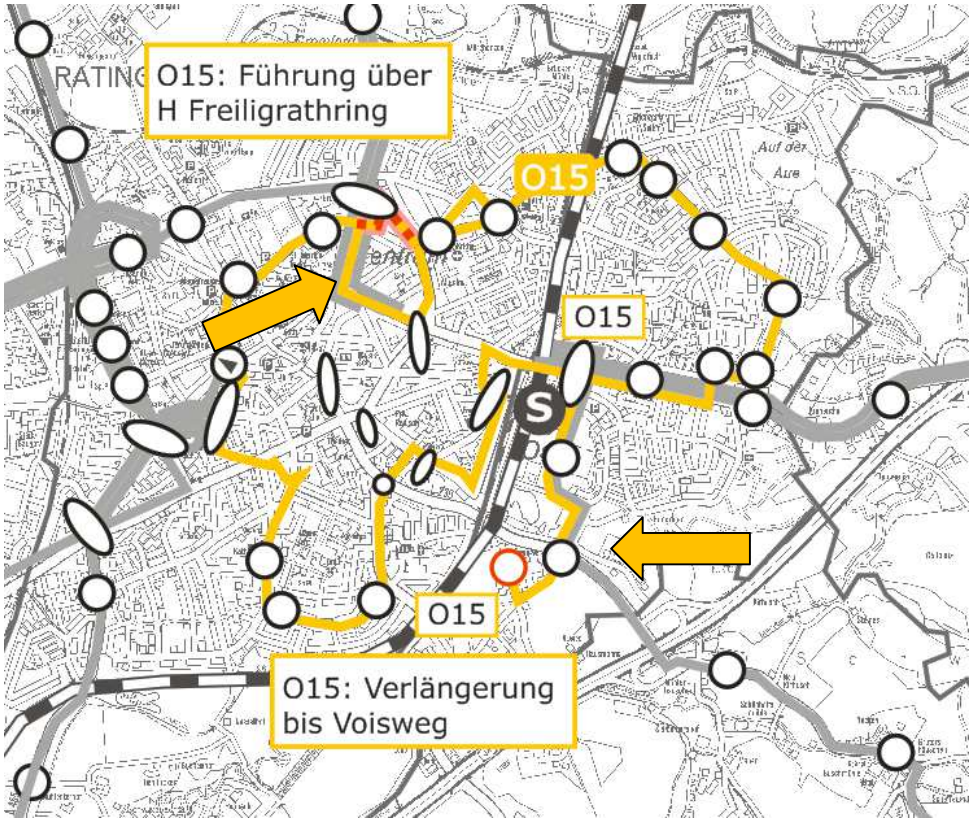
Vorgeschlagene Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden:

- Überplanung Linien 788 und 789 im Bereich mona mare
- Verbesserung der Erschließung im Bereich Berliner Viertel

7.3.3.3.8 Stadt Ratingen

Tabelle 101: Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15

Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15
Hintergrund: • Die Ringlinie O15 erschließt die Kernstadt von Ratingen, tangiert die nördliche Innenstadt jedoch nur peripher. • Das Esprit-Outlet-Center, als prägender Einzelhandelsstandort mit überregionaler Bedeutung, hat seinen Standort an den Voisweg verlegt und ist derzeit nicht direkt an den ÖPNV angebunden. Zwar erschließt die Linie 749 etwa stündlich den Bereich Balcke-Dürr-Allee/ Mettmanner Straße, eine direkte Erschließung des Outlet-Centers erfolgt jedoch nicht.
Planungsansatz: • Aufsplitten der Ringlinie O15 und Schaffen von betrieblichen Endpunkten • Führen der Linie ab der Haltestelle Ratingen Ost zunächst wie im Bestand, Änderung der Linienführung nördlich der Innenstadt ab der Haltestelle Evangelisches Krankenhaus über die Haltestellen Freiligrathring, Oberstraße, St. Marien Hospital, ab hier weiter wie im Bestand bis Ratingen Ost, ab hier Verlängerung über die Balcke-Dürr-Allee bis zum Voisweg. • Flankieren des Prüfauftrags mit Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Innenstadt, insbesondere im störanfälligen Kreuzungsbereich Bahnstraße/ Hochstraße/ Mülheimer Straße/ Angerstraße/ Oberstraße *(siehe Anmerkung Rheinbahn)*



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt aus den nördlich der Homberger Straße gelegenen Bereichen Am Pfingstberg, Bruchstraße, Rosenstraße
- Erschließung des Bereiches Balcke-Dürr-Allee im städtischen 20-Minuten-Takt
- Schaffen einer attraktiven ÖPNV-Anbindung des neuen Esprit-Standortes am Voisweg (auch überregional mit Anbindung an die S-Bahn)
  ➔ Standortfaktor ÖPNV-Anbindung
- Schaffen von betrieblichen Endpunkten
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg angesprochen; insbesondere durch die direktere Anbindung der Innenstadt dient der Prüfauftrag überdies auch der Kundenbindung.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
  ca. + 42.000 Fahrgäste pro Jahr[133]

[133] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das geänderte Angebot:
  ca. 65.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Prüfen der Umlaufplanung durch das Verkehrsunternehmen (O15 im Umlaufverbund mit anderer Linie?)
- Die Rheinbahn bestätigt die Sinnhaftigkeit des Planungsansatzes, gibt aber zu bedenken, dass auf der Bahnstraße bereits heute drei Buslinien verkehren, die bedingt durch den IV verspätungsanfällig sind (vgl. Hinweis auf flankierende Busbeschleunigungsmaßnahmen s. o.).
- Die Rheinbahn gibt außerdem zu bedenken, dass der Abschnitt über die Balcke-Dürr-Alle bereits durch die Linie 749 stündlich bedient wird, so dass mit Umsetzung des Prüfauftrags hier zwei Linien, die beide Anschlussbeziehungen an die S6 zu berücksichtigen haben [einmal stündlich] annähernd gleichzeitig ab Ratingen-Ost (S) losfahren. Auch hinsichtlich der örtlichen Lage des geplanten Endpunktes meldet die Rheinbahn Bedenken an (Hinweis auf fehlende Toiletten).
- Prüfen betrieblicher Faktoren (z. B. Toiletten an den Linienendpunkten für die Fahrer)

Weitere konzeptionelle Ansätze für die Stadt Ratingen bzw. im Zwischenortsverkehr Ratingen – Düsseldorf wurden im Rahmen des „Ratinger Linienkonzeptes" bereits mit allen Beteiligten abgestimmt und wurden zum Teil bereits umgesetzt. Die 2. Stufe des Linienkonzeptes befindet sich derzeit in der Umsetzungsvorbereitung.

7.3.3.3.9 Stadt Velbert

Tabelle 102: Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert

Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert
Hintergrund: • Die Stadt Velbert plant die Einrichtung eines ZOB in Velbert-Mitte. In diesem Zusammenhang plant die VGV eine grundlegende Überprüfung des ÖPNV-Netzes in Velbert, die u. a. die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigen soll. • Aus den aktuell vorliegenden Informationen hinsichtlich der konkreten baulichen Ausgestaltung des ZOB sowie der geplanten zukünftigen Innenstadtführung, können die im Rahmen des NVP erarbeiteten Planungsansätze in weiten Teilen lediglich als Denkanstöße dienen und sind vorbehaltlich der konzeptionellen Detailplanungen der VGV.
Mögliche Planungsansätze: • Beibehalten der gewachsenen Grundstruktur des ÖPNV-Netzes in Velbert mit SchnellBus-Linien und regionalen Buslinien zur Verbindung der Stadt Velbert an die Nachbar-Städte bzw. der Stadtteile von Velbert untereinander und ergänzenden Ortsbuslinien zur Erschließung und Verbindung der einzelnen Bezirke. • Punktuell Anpassen und Optimieren des Linien- und Bedienungsangebotes durch gezieltes Ausnutzen der neuen Möglichkeiten im Zuge der Inbetriebnahme des ZOB in der Innenstadt von Velbert Mitte, insbesondere das Aufbrechen der Innenstadtumfahrung. • Strukturieren der Ortsbuslinien und Steigerung der Transparenz des ÖPNV-Netzes in Velbert, z. B. durch ◦ Neuordnen von Linienästen und Bilden von klaren Durchmesserlinien ◦ weniger Linien durch klarere Linienstruktur ◦ möglichst eindeutige Linienzuordnung zu Teilbereichen/ Wohngebieten durch Vermeiden von Linienüberlagerungen (vgl. heutiges Angebot: z. B. Relation Heidekamp – Innenstadt mit den Linien OV4 und OV5 auf zwei grundsätzlich unterschiedlichen Linienwegen) • Nutzen des ZOB als klaren Linienendpunkt für die regionalen Linien mit der Konsequenz, dass nicht mehr alle Ziele in der Innenstadt angefahren werden, insbesondere die östlichen Bereiche der Innenstadt werden nicht mehr von den Regionalbussen bedient.

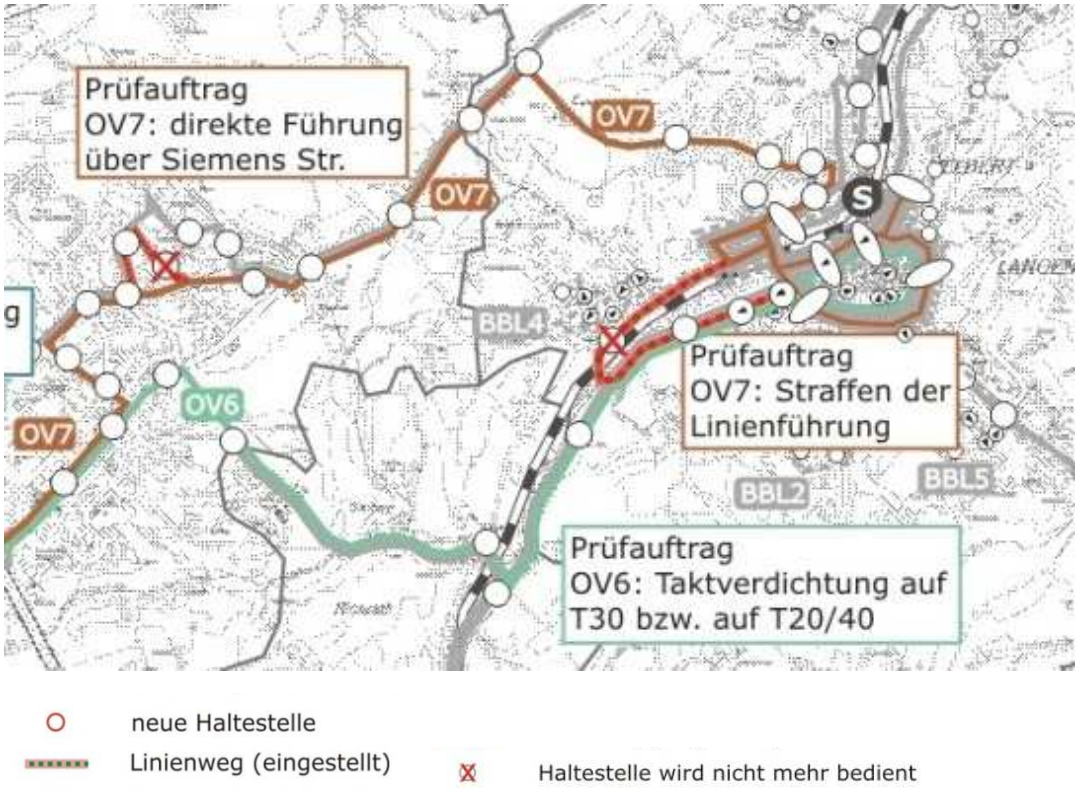
Anmerkung:

- Die Realisierung einer umfangreichen Netzüberplanung bedarf einer umfassenden Abstimmung mit allen Beteiligten (insbesondere Stadt Velbert sowie die betroffenen VU).

Die im Folgenden aufgeführten Prüfaufträge beinhalten Planungsansätze und Denkanstöße, die bei der konkreten Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes in Velbert Berücksichtigung finden sollen.

Tabelle 103: Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg
Hintergrund: • Das Bedienungsangebot zwischen Velbert-Mitte und Langenberg mit den Linien OV6, OV7 und OV8 ist derzeit vergleichsweise unübersichtlich, teilweise sind die Reisezeiten aufgrund umwegiger Linienführungen unattraktiv: ◦ Anbindung Velbert-Mitte – Langenberg auf unterschiedlichen Linienwegen ◦ Überlagernde Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen • Die Bedeutung des Standortes Bleibergquelle hat in der Vergangenheit zugenommen (Berufskolleg, Gesamtschule, Einrichtungen und Bildungsstätten des Diakonissen-Mutterhauses, Veranstaltungsort).
Prüfansatz: • Überplanen der Ortsbus-Linien OV6 und OV7 zur Verbesserung der Verbindung zwischen Velbert – Mitte und Langenberg ◦ OV6: Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt Mo.-Fr. in HVZ und NVZ (bzw. 20-/40-Min.-Takt im Hinblick auf die Anschlussgewährleistung an die S9) ◦ OV7: Straffen des Linienwegs im Bereich des GE Röbbeck mit direkter Linienführung über die Siemensstraße sowie im Bereich Langenberg mit direkter Linienführung zwischen den Haltestellen Krankenhausstraße und Hauptstraße



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärken der hinsichtlich der Fahrzeit attraktivsten Achse über die OV6 durch Verdichten des Angebotes *(siehe SchnellBus-Diskussion Stadt Velbert, Tabelle 109)*
- Taktverdichtung auf der Linie OV6 als Reaktion auf die zunehmende Nachfrage infolge der Entwicklungen der Einrichtungen im Bereich Bleibergstraße in den letzten Jahren
- Attraktivierung der Verbindung Velbert – Langenberg durch Fahrzeitreduzierung auf der Linie OV7
- Mit diesem Prüfauftrag werden, insbesondere durch die Angebotsverdichtung auf der Linie OV6, zusätzliche Fahrgastpotenziale in nennenswertem Umfang auf der Relation zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Langenberg angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 50.000 Fahrgäste pro Jahr[134]

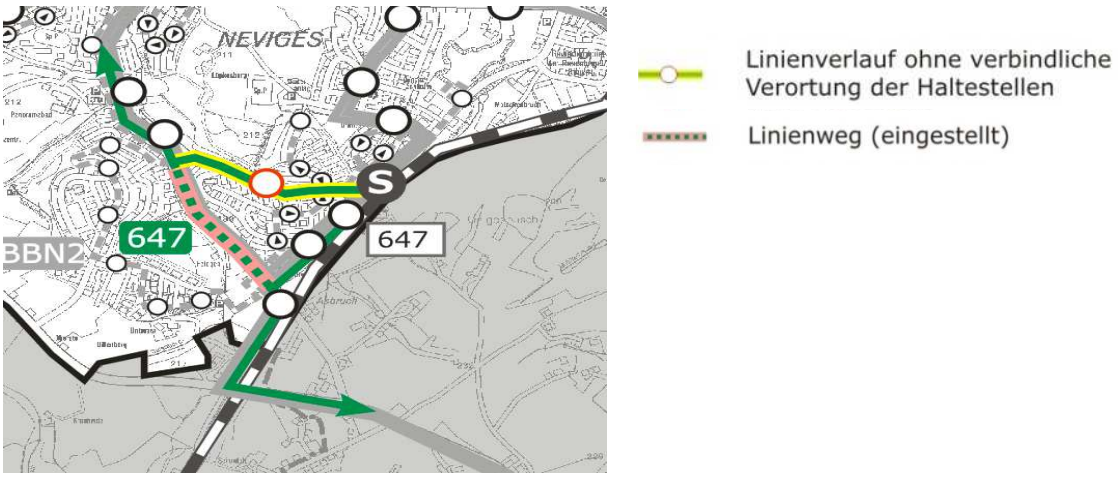
[134] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Konsequenzen: • Abschätzung des Mehraufwands durch Überplanung des Angebotes: ca. 14.000 km/ Jahr • Auflassen der Bedienung der Haltestellen Plückersmühle (ca. 15 Einsteiger täglich im Jahr 2006) und Bunsenstraße (ca. 5 Einsteiger täglich im Jahr 2006)
Anmerkung: • Überlegung: ggf. Einkürzen der Linie OV8 bis Nierenhof Busbahnhof und Verlängerung der Linie OV6 im 30-Minuten-Takt bzw. 20-/40-Minuten-Takt (bei Wechsel der Andienung des Linienastes von OV8 auf OV6 wird ein zusätzlicher Mehraufwand durch die angedachte Taktverdichtung auf der Linie OV6 erforderlich)

Tabelle 104: nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert

nachrichtlich und Prüfauftrag: **Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert**
Hintergrund: • Das im Jahr 2012 neu eröffnete Sportzentrum östlich der Innenstadt von Velbert wird derzeit durch Verlängerung der regionalen Linie 771 ab Velbert Postamt über Friedrich-Ebert-Straße, Langenberger Straße und Metallstraße erschlossen *(umgesetzt Ende 2012).* Lediglich ein kleiner Teil der Velberter Bevölkerung profitiert somit von dieser Anbindung.
Prüfansatz: • mittelfristig (nach Realisierung ZOB): Prüfen der Anbindung des Sportzentrums im Ortsbus-Verkehr, um so weitere Teile von Velbert an das Sportzentrum anzubinden (z. B. mit der OV7 (und ggf. der OV8), um so auch Langenberg direkt anzubinden).
Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Stärkung des Freizeitverkehrs und Steigerung der Attraktivität des Sportzentrums durch direkte Anbindung im ÖPNV • Prüfauftrag zur Imagesteigerung und Kundenbindung.

Tabelle 105: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel
Hintergrund: • Derzeit wird der durch eine dichte Bebauung gekennzeichnete Bereich „Elsbeeker Straße" nicht direkt vom ÖPNV bedient. Die den Stadtteil Neviges bedienenden Linien 627, 647 und 649 tangieren den Bereich lediglich peripher.
Prüfansatz: • Verlegung der Linie 647 über die Straßen Am Rosenhügel und Elsbeeker Straße und Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbeeker Straße
Infrastrukturmaßnahmen: • Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbeeker Straße.

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung der Erschließungswirkung für das dicht besiedelte Gebiet • zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes Velbert-Rosenhügel • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale insbesondere im Bereich Elsbeeker Straße angesprochen. • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsveränderung: ca. + 14.000 Fahrgäste pro Jahr[135]

[135] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Konsequenzen: • leichte Fahrzeitverlängerung der regionalen Linie durch lokale Erschließungsaufgaben • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 19.000 km/ Jahr
Alternativer Ansatz: • Verlegen der Linie 627 über die Elsbeeker Straße (unter Berücksichtigung des Prüfauftrags in Tabelle 107 zur Überprüfung des Bedienungsangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal).

Tabelle 106:
Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im "Planetenviertel"

Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im „Planetenviertel"
Hintergrund: • Die Stadt Velbert plant derzeit die Ausweitung des Wohngebietes im „Planetenviertel". Das Wohngebiet verfügt über keine innere Erschließung durch den ÖPNV; die Erschließung erfolgt derzeit über die Heiligenhauser Straße.
Prüfansatz: • Erschließung des neuen bzw. erweiterten Wohngebietes im Bereich Marsstraße im Planetenviertel
Überlegung: • Verlegen einer Ortsbuslinie mit Endhaltestelle in das Wohngebiet • alternativ: Änderung der Linienführung der Linie 747 mit Führung durch das Wohngebiet
Infrastrukturmaßnahme: • Einrichten neuer Haltestellen im Bereich des neuen Wohngebietes
Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • direkte Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt
Anmerkung: • Realisierung der Maßnahme in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Rahmenplanung sowie der Besiedelung (zeitlicher Horizont)

- Aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit des Bereiches mit Bussen bestehen aus Sicht der VGV Bedenken gegenüber der inneren Erschließung des Wohngebietes. Die VGV favorisiert weiterhin die Anbindung über die Heiligenhauser Straße.

Tabelle 107:
Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal

Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal
Hintergrund: Vor dem Hintergrund der derzeitigen Haushaltssituation der Stadt Velbert hat die Politik der Stadt angeregt, das Linienangebot zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal auf mögliche Einsparungen zu prüfen.
Ergebnis: • Das bestehende Liniennetz- und Bedienungsangebot spiegelt die derzeitigen Verkehrsströme zwischen Wuppertal und Velbert wider. • Die Fahrpläne der Linie 647 und 649 sind zwischen Wuppertal und Neviges koordiniert, so dass abschnittsweise ein 10-Minuten-Takt angeboten wird; die Nachfrage auf beiden Linien ist dem Angebot entsprechend, Angebotsanpassungen sind insbesondere auf der Linie 649 voraussichtlich mit Kapazitätsengpässen in der HVZ verbunden. • ggf. kann die Linie 627 gestrafft und direkt ab Höhfeldstraße bis Neviges Markt/Bahnhof über Siebeneicker Straße geführt werden: ◦ Reduzierung des km-Aufwands durch Straffen der Linienführung der Linie 627 bei direkter Führung ab Höhfeldstraße bis Neviges Markt/Bahnhof über Siebeneickerstraße um ca. 32.000 km/ Jahr ◦ Konsequenz: Abbinden der östlichen Nevigeser Bereiche vom Panoramabad und der Hardenbergschule *(die zukünftige Bedeutung der Schule ist derzeit noch unklar)* ◦ Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsanpassung: ca. – 14.000 Fahrgäste pro Jahr[136]

[136] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 108:
Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte ⇨ Generieren von Einsparungen

Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte ⇨ Generieren von Einsparungen
Hintergrund: Die Politik der Stadt Velbert hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Achse Tönisheide – Velbert-Mitte auf Einsparpotenziale zu prüfen: • zwischen Tönisheide und Velbert Mitte werden stündlich (Mo.-Fr.) 7 Fahrtenpaare angeboten (Linie 649 20-Minuten-Takt, Linie 746 20-Minuten-Takt und SB66 60-Minuten-Takt) • beide 20-Minuten-Takt-Linien weisen in diesem Abschnitt außerhalb der Velberter Innenstadt durchschnittliche Fahrgastzahlen auf • beide Linien stellen Direktverbindungen aus unterschiedlichen Zentren an die Innenstadt von Velbert her
Überlegung: • Einkürzen der Linie 746 an der Haltestelle Tönisheide Mitte (Voraussetzung: geeignete Wendemöglichkeit vorhanden) • mögliche Ansätze: ◦ ganztags ◦ außerhalb der HVZ ◦ abends und am Wochenende • Anschlusssicherung an der Haltestelle Tönisheide Mitte zwischen den Linien 649 und 746 zwingend erforderlich (➔ Anschlussgarantie)
Erläuterung: • Die Linie 746 hat im Abschnitt Tönisheide – Velbert Mitte etwas weniger Einsteiger als die Linie 649, auch die Besetzung ist deutlich geringer, so dass die Betroffenheiten hier weniger hoch eingeschätzt werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: Einsparen von Leistungen: • Fahrzeiteinsparung Linie 746 ca. 25 Minuten, aufgrund von zu gewährleistenden Anschlusssicherungen kann voraussichtlich aber kein Umlauf eingespart werden ▪ Einsparung von km-Leistungen für die Stadt Velbert (Einsparung ca. 160.000 km/ Jahr) • keine Einsparungen für die Stadt Wülfrath, aber Verlust einer Direktanbindung an Velbert!

Gutachterliche Einschätzung:

- Erfahrungsgemäß besteht eine hohe Empfindlichkeit hinsichtlich des Umsteigens zwischen Bus-Linien außerhalb von Zentren auf Hauptrelationen. Aus diesem Grund besteht ein nennenswertes Risiko für Fahrgastverluste durch Brechen der Linie 746 und Schaffen eines Umsteigzwangs ➔ Attraktivitätsverluste!
- Es ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der wahlfreien Kunden, die derzeit die Linie 746 nutzen, zukünftig auf Alternativen umsteigen!
- Dennoch sind Kapazitätsengpässe auf der Linie 649 durch Umsteiger von der Linie 746 wahrscheinlich.
- Erforderlich ist die Ausgestaltung einer adäquaten Umsteigehaltestelle mit entsprechender Infrastruktur (z. B. DFI)!
- Die Linie 746 ist deutlich nachfragestärker als die ebenfalls zur Überprüfung gestellte Linie 747 (Prüfansatz: Umstellen auf 60-Minuten-Takt außerhalb der HVZ).
  Es wird davon abgeraten, beide Direktverbindungen zwischen Wülfrath und Velbert durch Rücknahme des Bedienungsangebotes zu schwächen.
- Bei Weiterverfolgen des Prüfauftrags wird eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes empfohlen; hierzu sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich (Kosteneinsparungen ⇔ Einnahmeverluste).

Alternativer Ansatz:

- Umstellen der Linien 746 und 649 auf 20-/40-Minuten-Takt
- *aber:* Die Nachfrage auf der Linie 649 rechtfertigt den derzeitigen 20-Minuten-Takt, eine Ausdünnung führt voraussichtlich zu Kapazitätsengpässen in der HVZ.

Tabelle 109: Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Hintergrund:

Vor dem Hintergrund der aktuellen Stadtentwicklungsprojekte und der sich abzeichnenden Änderung der Schulstruktur in Velbert hat die Politik der Stadt angeregt, die Einrichtung einer die Stadtbezirke verbindenden SchnellBus-Linie zu prüfen.

Prüfansatz:

- Einrichten einer SchnellBus-Linie im 60-Minuten-Takt mit direkter Linienführung zwischen den Zentren der Stadtbezirke und wenigen Halten in den zentralen Bereichen

Linienführung:

- Parallele Führung der SchnellBus-Linie entlang der Achsen der heutigen Linie OV6, 647 und 649 mit wenigen Halten in den zentralen Bereichen

Bedienungsangebot:

- Ansatz (in Anlehnung an das heutige SchnellBus-Angebot und die Verkehrsaufgaben der neuen SchnellBus-Linie):
  - Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 20:00 Uhr: 60-Minuten-Takt
  - Samstag zwischen 06:00 und 18:00 Uhr: 60-Minuten-Takt

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Leichte Reisezeitgewinne im Vergleich zum heutigen Angebot durch Auflassen der Bedienung verschiedener Haltestellen. Aufgrund der vergleichsweise kurzen Distanzen der einzelnen Linienabschnitte wird der Reisezeitgewinn allerdings im unteren Minutenbereich liegen und somit für den Fahrgast kaum spürbar sein.

Konsequenzen:

- Erzeugung von Parallelverkehr, da bereits heute die schnellen und direkten Achsen bedient werden
  - OV6: Velbert-Mitte – Langenberg (60-Minuten-Takt Mo.-Fr)
  - 649: Velbert-Mitte – Neviges (20-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
  - 647: Neviges – Langenberg (20-/40-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
- Das zusätzliche Angebot durch den SchnellBus generiert voraussichtlich zusätzliche Fahrgastnachfrage, durch die Erzeugung von Parallelverkehren sind jedoch auch in nicht unerheblichem Ausmaß Fahrgastverlagerungen von anderen Linien wahrscheinlich.
- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
  ca. 100.000 km/ Jahr
- Die Mehrleistung der SchnellBus-Linie kann mit den Kompensationsmöglichkeiten bei den bestehenden Busleistungen nur sehr bedingt kompensiert werden, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion hat und nur nachrangig erschließende Aufgaben wahrnimmt.

Anmerkung: • Der angedachte SchnellBus wäre insbesondere für diejenigen Nutzer interessant, die für Erledigungen, die im eigenen Stadtteilzentrum nicht möglich sind, in das benachbarte Stadtteilzentrum fahren. • Bei Weiterverfolgen des Prüfauftrags wird eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes empfohlen, hierzu sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich.
Alternativer Ansatz: • Taktverdichtung Linie OV6 auf 30-Minuten-Takt (bzw. 20-/40-Min.-Takt mit Anschluss an die S9) als Reaktion auf die zunehmende Nachfrage im Bereich Bleibergstraße in den letzten Jahren (siehe Tabelle 103) ▪ Mehraufwand durch die Angebotsverdichtung, der voraussichtlich nicht vollständig durch Mehreinnahmen aufgrund von Fahrgastzuwächsen kompensiert werden kann, aber Generieren zusätzlicher Fahrgäste aufgrund der Angebotsverbesserung ist wahrscheinlich.

Tabelle 110: Prüfauftrag: Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr

Prüfauftrag: Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr
Hintergrund: • Seit der Einstellung des NE9 und der Einstellung der Andienung von Velbert durch den NE10 zu Beginn des Jahres 2012 verkehrt in Velbert lediglich der NE8 (Gemeinschaftskonzession EVAG und Rheinbahn), der Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen an Essen anbindet. Im Rahmen des NVP soll eine Ausdehnung des Nachtverkehrs geprüft werden. • Tönisheide ist als einziger größerer Velberter Wohnplatz (> 5.000 EW) ohne ÖPNV-Anbindung im Nachtverkehr. Aufgrund der Größe des Stadtbereichs werden hier nennenswerte Potenziale für eine, ggf. probeweise, Einführung eines Angebotes gesehen.
Prüfansatz: • Bedarfsgesteuerte Teleskopierung des NE8 (nur als Abbringer zum Aussteigen) zwischen Velbert Mitte und Tönisheide Mitte bzw. Verlängerung der bedarfsgesteuerten Bedienung als eigenständiger TaxiBus. • Alternative Wendemöglichkeiten: ◦ Linienweg über die Nevigeser Straße in Fahrtrichtung Tönisheide: ab Haltestelle Tönisheide-Mitte weiter über Nevigeser Straße, Reuterstraße, Wülfrather Straße und Nevigeser Straße zurück in Richtung Velbert-Mitte

- ggf. bauliche Maßnahmen zur Schaffung einer ausreichend bemessenen Wendemöglichkeit erforderlich (Einsatz von Gelenkbussen auf NE8; vgl. Tabelle 108 „Prüfauftrag zur Anpassung des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte")

Bedienungsangebot:

- 60-Minuten-Takt abends am Wochenende und vor Feiertagen (Planungsansatz: je 4 Fahrten in den Nächten vor Samstag und Sonn-/Feiertag)

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung des Abend- und Freizeitverkehrs innerhalb von Velbert
- Mit diesem Prüfauftrag werden neue Fahrgastpotenziale zwischen Velbert Mitte und Tönisheide im Abendverkehr angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. 2.000 Fahrgäste pro Jahr[137]

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot (in Abhängigkeit der Randbedingungen der Umsetzung, z. B. Linienendpunkt): bis zu ca. 5.000 km/ Jahr

Anmerkung:

zu klären:

- NE8 wird mit Gelenkbussen gefahren, zu prüfen sind in diesem Zusammenhang Wendemöglichkeiten im Bereich Tönisheide
- Nutzen des Umlaufrests auf dem NE8 für Teleskopierung:
  - *EVAG/Rheinbahn prüfen, wie weit der NE8 potenziell fahren könnte (in Abhängigkeit potenzieller Wendemöglichkeiten)*
- Voraussetzung für TaxiBus: leistungsfähiges Taxi-Unternehmen
- Die EVAG meldet weiteren Abstimmungs- und Detaillierungsbedarf hinsichtlich einer möglichen Bewertung des Prüfauftrags an. Dieser betrifft insbesondere die Lösung einer Wende- bzw. Endstelle und das Nutzen von Infrastrukturanlagen (z. B. Toiletten), hierauf aufbauend eine genaue Linienführung und Potenzialabschätzung.
- Die Maßnahme soll zunächst zeitlich begrenzt für 2 Jahre im Probebetrieb umgesetzt werden. Nach dieser Etablierungsphase soll eine Erfolgskontrolle über das Fortführen der Maßnahme und die Umsetzung ggf. erforderlicher baulicher Maßnahmen entscheiden.

[137] Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Alternative 1:

- Verlängerung der Linie 770 bis Tönisheide bzw. ggf. bis Velbert Neviges Markt/ Bahnhof im Nachtverkehr; in diesem Zusammenhang wäre die Möglichkeit der Anschlussbildung an die S9 im Nachtverkehr zu prüfen

Alternative 2:

- Ausdehnen des Betriebszeitraums der Linie 649 zur Bedienung des Abschnitts Velbert-Mitte – Tönisheide im Nachtverkehr, ggf. Verlängerung des Linienwegs bis Velbert-Neviges S und Netzschluss über die S-Bahn bis Wuppertal.

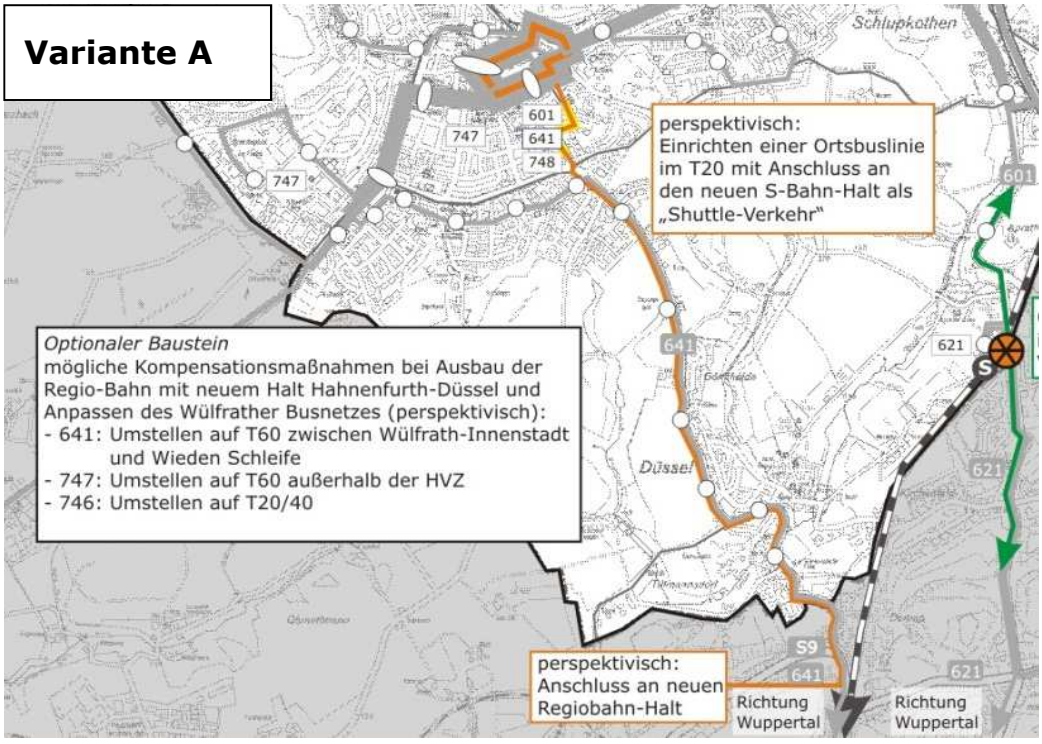
- Beide Alternativen sind mit einem deutlichen Mehraufwand verbunden, da der Einsatz jeweils eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich wäre.

7.3.3.3.10 Stadt Wülfrath

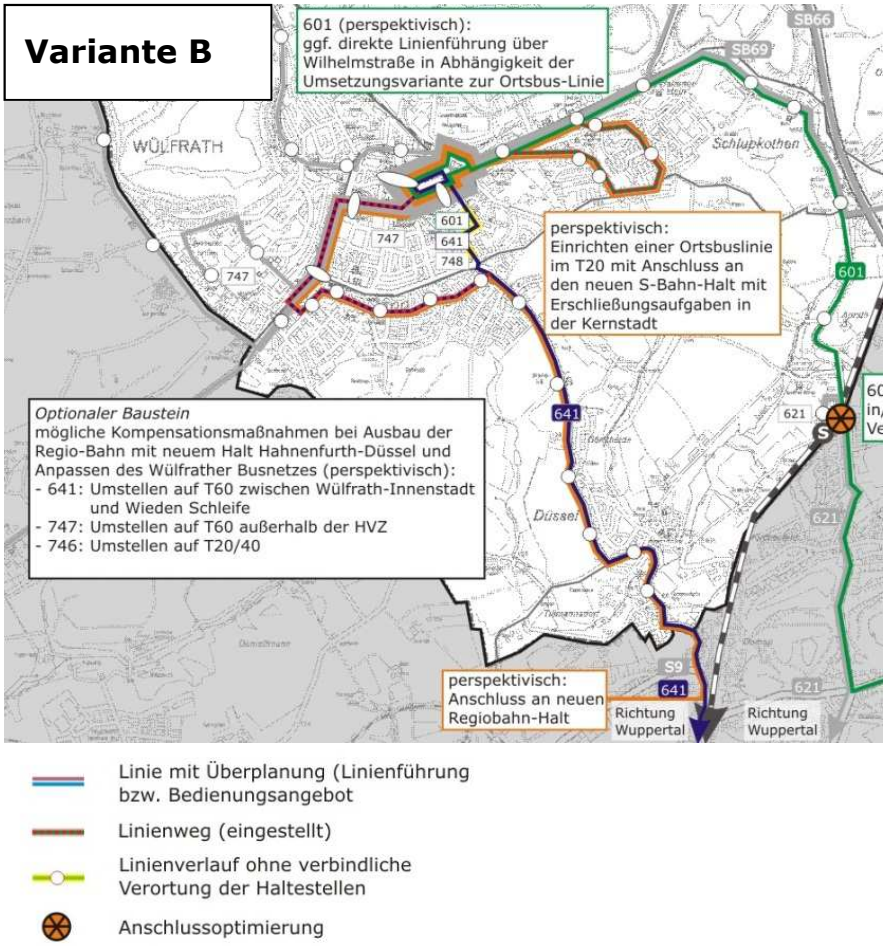
Tabelle 111: Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

Planungsansatz:
 	
Überplanung des Ortsverkehrs bei Realisierung der Verlängerung der Regiobahn S28 bis Wuppertal mit Einrichtung eines neuen Haltepunktes Hahnenfurth-Düssel (Zielhorizont: vsl. 2017)
 	
• Einrichten einer Ortsbus-Linie im dichten 20-Minuten-Takt zur Schaffung einer attraktiven Anbindung an den neuen Regiobahn-Halt mit Anschluss an die S28
• Varianten:
  ◦ A) „Shuttle": direkte und schnelle Linienführung von der Wülfrather Innenstadt zum Haltepunkt Hahnenfurth-Düssel
  ◦ B) „Ortsbus-Linie als Regiobahn-Zubringer": Ortsbus mit weitreichenden Erschließungsaufgaben in der Kernstadt um möglichst viele Einwohner direkt an die Regiobahn anzubinden
• Ausdünnen der Linie 641 zwischen der Wülfrath Innenstadt und Wieden Schleife auf einen 60-Minuten-Takt
• bei Realisierung von Variante B Anpassen der Linienführung der Linie 601 in Wülfrath (direkte Führung über Wilhelmstraße) sowie der Linienführung der Linie 641 in Wülfrath (direkte Führung über Düsseler Straße)

Variante A 

Variante B



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Schaffen einer schnellen und dichten S-Bahn-Anbindung
- Stärken der neuen Regiobahn-Strecke sowie des neuen S-Bahn-Haltes
- Attraktivierung der Anbindung an Düsseldorf und Wuppertal
- Variante B: dichtes Bedienungsangebot durch Ortsbus-Linie in den innenstadtnahen Bereichen (Mo.-Fr. HVZ/NVZ 20-Minuten-Takt)
- insgesamt Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs in Wülfrath

Konsequenzen:

- Variante A
  - Abschätzung des Mehraufwands durch das veränderte Angebot: ca. 40.000 km/ Jahr
  - Ansatz: Ortsbuslinie: Mo.-So HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 30-Minuten-Takt, SVZ 60-Minuten-Takt (Verkehrszeiten vgl. Tabelle 7)
    Linie 641: Mo.-So. ganztags 60-Minuten-Takt (einzelne Verstärker)
    Linie 747: Mo.-Fr. außerhalb Schulverkehr 60-Minuten-Takt

- Variante B
  - Abschätzung des Mehraufwands durch das veränderte Angebot: ca. 85.000 km/ Jahr
  - Ansatz: Ortsbuslinie: Mo.-So HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 30-Minuten-Takt, SVZ 60-Minuten-Takt (Verkehrszeiten vgl. Tabelle 7)
    Linie 641: Mo.-So. ganztags 60-Minuten-Takt (einzelne Verstärker), verkürzter Linienweg
    Linie 601: verkürzter Linienweg
    Linie 747: Mo.-Fr. außerhalb Schulverkehr 60-Minuten-Takt

Anmerkung:

- Voraussetzungen für eine weitgehend leistungsneutrale Umsetzung: Einsparen von Leistungen an anderer Stelle, z. B.
  - Umstellen Linie 641 zwischen Wülfrath Innenstadt und Wieden Schleife auf 60-Minuten-Takt (s. o.)
  - Umstellen Linie 747 60-Minuten-Takt (s. o.)
  - Umstellen Linie 746 20-/40-Minuten-Takt (s. o.)
- Die Realisierung einer umfangreichen Netzüberplanung, die u. a. auch Auswirkungen auf die Nachbarstädte haben kann, bedarf einer umfassenden Abstimmung mit allen Beteiligten (insbesondere Stadt Wülfrath, Stadt Velbert, Stadt Mettmann sowie den betroffenen VU).
- Bei den Planungen (insbesondere bei Umsetzung der Variante A) ist die Gewährleistung einer ausreichenden Erreichbarkeit des städtischen Gymnasiums in der Kastanienallee zu berücksichtigen.

7.3.3.4 Allgemein

Tabelle 112: Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten

Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) **⇨ Generierung von Einsparungen**
Planungsansatz: • Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende) • ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte TaxiBus-Bedienung • erforderlich sind hierfür fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den TaxiBus-Betrieb durchführen könnte • Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den TaxiBus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann
Verkehrliche Wirksamkeit: • kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen. • Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten • Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.

7.3.4 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur"

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte anzustreben.

7.3.4.1 Stadt Erkrath

Tabelle 113: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation mit insgesamt elf Anzeigern an folgenden Standorten (Inbetriebnahme im September 2013 geplant): ◦ Bushaltestelle Erkrath S ◦ Bushaltestelle Millrath S ◦ Bushaltestelle Hochdahl S ◦ Bushaltestelle Neuenhausplatz ◦ Bushaltestelle Hochdahler Markt
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 114: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Der Ausbau bestehender Haltestellen erfolgt im Rahmen ohnehin anstehender Straßenumbauten. Ein spezielles Haltestellenausbauprogramm ist derzeit nicht vorgesehen. Angestrebt wird, die Vorgaben des PBefG einzuhalten.

Tabelle 115: Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Verbesserung der Haltestellenausstattung
Planungsansatz: • Fortlaufende Umsetzung des Wartehallenprogramms, das nun nahezu abgeschlossen ist (79 von 80 Wartehallen wurden aufgestellt)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Haltestellenausstattung

Tabelle 116: Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen

Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen
Planungsansatz: • Für das Erkrather Stadtgebiet wurde vor kurzem mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes begonnen. In diesem Rahmen werden auch die Notwendigkeit bzw. die Möglichkeiten zum Neubau bzw. zur Erweiterung von Fahrradabstellanlagen geprüft.

7.3.4.2 Stadt Haan

Tabelle 117: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ Bushaltestelle Bahnhof
  ◦ Bushaltestelle Markt
  ◦ Bushaltestelle Gruiten Bahnhof S

Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 118: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof Gruiten • Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Haan (bereits umgesetzt) • Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Haan durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

Anmerkung: • Aus Sicht der Stadt Haan liegt die Qualität einer Maßnahme hier noch nicht vor. Es wird unter Finanzierungsvorbehalt zugestimmt.

7.3.4.3 Stadt Heiligenhaus

Tabelle 119: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen ◦ Heiligenhaus, Kirche ◦ In der Blume/Stadtmitte *(nachrichtliche Aufnahme; Umbau geplant für 2013)* ◦ Tersteegen
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Heiligenhaus durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

Tabelle 120:nachrichtliche Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

***nachrichtliche* Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation**
Planungsansatz: • Bereits im Jahr 2012 wurden an den zentralen Verknüpfungshaltestellen ◦ Rathaus und ◦ In der Blume/Stadtmitte ◦ Höseler Platz/ Unterstadt Dynamische Fahrgastinformationen eingerichtet
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungs-haltestellen in Heiligenhaus • Deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen da auch eine Lausprecheransage möglich ist • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

Tabelle 121: Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen

Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen

Planungsansatz:
• Aufstellen verglaster Wartehallen an drei Haltestellenpositionen mit Fördermitteleinsatz:
  ◦ Rathaus und
  ◦ In der Rose (2x)
• Aufstellen verglaster Wartehallen an sieben Haltestellenpositionen mit Finanzierung durch Werbemittel (geplant für 2013):
  ◦ Hetterscheidt Fiegen
  ◦ An der Wildenburg (2x)
  ◦ Unterstadt (2x)
  ◦ Werkerwald (2x)

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV (Wetterschutz) und zur Stärkung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste (Verglasung)
Anmerkung: • Mit Aufstellen der drei Wartehallen in der Innenstadt sind neben der kompletten Innenstadt auch die Haltestellen im Zentrum des Ortsteils Isenbügel mit attraktiven und freundlichen Wartehallen aus Glas ausgestattet. Um dem großen Fahrgastaufkommen gerecht zu werden, soll die Haltestelle Rathaus mit einer zweiten Wartehalle ausgerüstet werden. • Bereits im Jahr 2012 wurden die Erneuerung und Ergänzung von 22 Glaswartehallen im Stadtgebiet umgesetzt. • *Der Förderantrag für die Haltestellen Rathaus und In der Rose läuft, die Wartehallen an den übrigen Haltestellen sollen über Werbemittel finanziert werden.*

7.3.4.4 Stadt Hilden

Tabelle 122: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
• Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten (vsl. 2014): ◦ Bushaltestelle Lindenplatz/ Bf. ◦ Bushaltestelle Gabelung ◦ Bushaltestelle Fritz-Gressard-Platz ◦ Bushaltestelle Margarethenhof (langfristig)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation
Anmerkung: • Im Rahmen der möglichen Umsetzung eines „Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt Hilden" ergeben sich Änderungen für die Haltestellen Fritz-Gressard-Platz und Gabelung.

Tabelle 123: Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
Planungsansatz: • Fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms
Planungsansatz: • Hilden S und Hilden Süd S: Verbesserung der Orientierung und Übersichtlichkeit durch Wegweisung
Planungsansatz: • Bereitstellung von Fahrradboxen an den S-Bahn-Haltepunkten
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

7.3.4.5 Stadt Langenfeld (Rhld.)

Tabelle 124: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
• Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten: ◦ Haltestelle „Stadtgalerie" ◦ Haltestelle „Rathaus" ◦ Haltestelle „Stadtmitte
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation
Anmerkung: • Umsetzung an Langenfeld (Rhld.) S zwischenzeitlich erfolgt

Tabelle 125: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung: ◦ Bogenstraße (Richtung Solingen) ◦ Immigrather Platz (Richtung Solingen und Stadtmitte) ◦ Lindberghstraße (Richtung Solingen und S-Bahn) ◦ Richrath Krankenhaus (Richtung Stadtmitte) ◦ Bismarckstraße (Richtung Solingen ◦ Feldhauser Weg (Richtung Solingen) ◦ Berghausen Mitte (Richtung Stadtmitte) ◦ Schneiderstraße (Richtung Solingen) ◦ Knipprather Straße (Richtung Solingen)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Haltestellenausstattung

◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ Anforderungen des BGG und des PBefG werden erfüllt

Tabelle 126: Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen

Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen
Planungsansatz: • Ausbau von Bike+Ride-Stationen
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

7.3.4.6 Stadt Mettmann

Tabelle 127: Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation

Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation
Hintergrund: • Im Zuge des im Juni 2013 beginnenden Baus der Seibelquerspange entfällt der heutige Buswendeplatz an der Schwarzbachstraße.
Planungsansatz: • Geplant ist die Schaffung einer neuen dauerhaften Wendemöglichkeit für Linienbusse im Bereich der Seibelstraße auf dem Seibelparkplatz. • In diesem Zuge sollte das Zusammenlegen der beiden Innenstadthaltestellen Mettmann Zentrum und Jubiläumsplatz zu einer zentralen Umsteigehaltestelle mit entsprechendem Ausbaustandard geprüft werden.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahme zur Optimierung der gesamten Verkehrssituation, insbesondere für den ÖPNV im Innenstadtbereich u. a.: ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ gestalterische Aufwertung der Innenstadthaltestelle Mettmann Zentrum

Anmerkung:

- Durch die Ansiedlung des neuen Einkaufszentrums Königshofgalerie und KÖ-Karree, und damit Erzeuger neuer Verkehrsströme im Zentrum von Mettmann, wird die Bedeutung der Haltestelle Mettmann Zentrum zukünftig zunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die gestalterische Aufwertung der Haltestelle sowie die Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich für den ÖPNV insgesamt von Bedeutung.
- Aufgrund der Bauarbeiten zum Bau der Seibelquerspange werden die betroffenen Linien zeitlich befristet für die Dauer der Bauarbeiten bis zur Endhaltestelle Schellenberg verlängert.

Tabelle 128: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltestellen
  ○ Jubiläumsplatz und
  ○ Mettmann Zentrum

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der derzeit unübersichtlichen Haltestellen-/ Umsteigesituation in der Innenstadt von Mettmann • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation
Anmerkung: • Die Maßnahmen steht in Abhängigkeit zum Ergebnis des Prüfauftrags zur Zusammenlegung der beiden Innenstadthaltestellen (siehe Tabelle 127).

7.3.4.7 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 129: nachrichtlich: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

***Nachrichtlich:* Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation**
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: ◦ Bushaltestelle Hegelstraße ◦ Bushaltestelle Holzweg ◦ Bushaltestelle Stauffenbergstraße ◦ Bushaltestelle Kulturzentrum ◦ Bushaltestelle mona mare ◦ Bushaltestelle Kirchstraße
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation
Anmerkung: • Umsetzung zwischenzeitlich erfolgt

Tabelle 130: Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Planung
Planungsansatz: • Ausbau von Bike+Ride-Stationen
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

7.3.4.8 Stadt Ratingen

Tabelle 131: Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte

Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte
Planungsansatz: • behindertengerechter Umbau und Neugestaltung des ZOB/ Umsteigepunktes Ratingen-Mitte und städtebauliche Aufwertung des Düsseldorfer Platzes und der anliegenden Straßen und Flächen • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ◦ Ertüchtigung ◦ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt („Schleife" um die neuen Bahnsteige, deren Hinterkanten übernehmen die Funktion des Buseinstiegs) ◦ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ◦ großzügige Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (Glas-/ Stahl-Konstruktion) ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ◦ Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen ◦ ergänzende Infrastruktur (Pavillon/ Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage) ◦ Taxistände • Einbinden der Endhaltestelle der Straßenbahn-Linie 712 (zukünftig Stadtbahn U 72)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV in Ratingen durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ attraktiveres Gesamterscheinungsbild ▪ Düsseldorfer Platz als „Aushängeschild" des ÖPNV und als „Eingangsbereich" zur Innenstadt

Anmerkung: • Der Baubeginn ist für das IV. Quartal 2014 geplant, die voraussichtliche Fertigstellung ist geplant für das III. Quartal 2015 (vor Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie). • Das Konzept für den Umbau des ZOB Ratingen-Mitte ist mittlerweile abgeschlossen.

Tabelle 132: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Planungsansatz:
• Niederflurgerechter/ barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen
  ◦ Brandenburger Straße (Fahrtrichtung Ratingen Ost)
  ◦ Broichhof (Fahrtrichtung Düsseldorf)
  ◦ Gothaer Straße (Fahrtrichtung Düsseldorf)
  ◦ Grevenhauser Weg (Fahrtrichtung Dorfstraße)
nach „Haltestellenkonzept" (September 2009) und nach den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Mettmann

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Ratingen durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

Anmerkung: • *Förderantrag läuft, nachrichtliche Aufnahme in den NVP* • fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms in Ratingen

Tabelle 133: Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel

Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel
Planungsansatz: • Umbau des Bahnhofsvorplatzes Ratingen Hösel und in diesem Zuge barrierefreie Neugestaltung der Bushaltestellen am Bahnhof • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ◦ Optimierung der Verknüpfungssituation ◦ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ◦ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ◦ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
Anmerkung: • Der Förderantrag soll zeitnah im Jahr 2013 beim VRR eingereicht werden.

Tabelle 134: Maßnahme und Prüfauftrag: Einrichten von Bike-and-Ride-Anlagen

Maßnahme und Prüfauftrag: : Einrichten von Bike-and-Ride-Anlagen
Maßnahme: • Einrichten von einer Bike-and-Ride-Anlage an der Straßenbahn-Haltestelle Felderhof (Linie 712) • Prüfen der Einrichtung einer Bike-and-Ride-Anlage an der Haltestelle Bachstraße (Linie 759)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Anbindung des Wohngebietes östlich Grüner See an den ÖPNV

Tabelle 135: Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost

Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost

Prüfansatz:
• barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am S-Bahnhof Ratingen Ost
  ◦ Nachrüsten taktiler Leitsysteme
  ◦ Beseitigung von „Stolperfallen" (Bussteig/ Kundenzentrum)
  ◦ Beseitigung von Engstellen für Rollstuhlfahrer
  ◦ Optimierung der Verknüpfungssituation durch Einrichten von Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI)

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Maßnahmen zur Attraktivierung eines der nachfragestärksten S-Bahnhöfe im Kreis Mettmann
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

7.3.4.9 Stadt Velbert

Tabelle 136: Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert

Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert
Planungsansatz: • Neuerrichtung des ZOB Velbert-Mitte • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ◦ Ertüchtigung ◦ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt (Auflösen der Schleife) ◦ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ◦ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ◦ Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen ◦ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ◦ Optimierung der Umsteigesituation ◦ Schaffen neuer Direktverbindungen durch Bilden von Durchmesserlinien ◦ attraktiveres Gesamterscheinungsbild • Leistungseinsparung durch Auflösen der Innenstadtumfahrung
Anmerkung: • Nach Aussage der VGV/ Stadt Velbert ist die Inbetriebnahme des ZOB für Sommer 2015 geplant. In diesem Zusammenhang wird das ÖPNV-Netz in Velbert einer grundlegenden Überprüfung unterzogen, die die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigt. • Die Rheinbahn verweist auf die Notwendigkeit von Abstimmungsgesprächen zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Velbert im Vorfeld der Netzüberplanung.

Tabelle 137: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ***(nachrichtliche Aufnahme in den NVP)***

Planungsansatz:
• Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen
  ◦ Stadthalle Neviges in Fahrtrichtung Tönisheide,
  ◦ ev. Friedhof Neviges in Fahrtrichtung Neviges Zentrum,
  ◦ Brangenberger Straße in Fahrtrichtung Velbert-Langenberg,
  ◦ Brehmstraße in Fahrtrichtung der Haltestelle Röntgenstraße,
  ◦ Röntgenstraße (beide Fahrtrichtungen),
  ◦ Bartelskamp (beide Fahrtrichtungen),
  ◦ Willy-Brandt-Platz im Bereich Rheinlandstraße in Fahrtrichtung Langenberg
• Neubau der Haltestelle Sportzentrum (Metallstraße) *(Umsetzung erfolgt*)

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

Anmerkung: • Umsetzung läuft, Fertigstellung ist geplant für Mai 2013; nachrichtliche Aufnahme in den NVP

Tabelle 138: Maßnahme: Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen

Maßnahme: Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen

Planungsansatz:
• Einrichten / Ausdehnen der Park-and-Ride-Anlagen
  ◦ Bahnhof Velbert-Neviges
  ◦ Bahnhof Nierenhof

Verkehrliche Wirksamkeit: • Stärkung des ÖPNV im Berufsverkehr

7.3.4.10 Stadt Wülfrath

Tabelle 139: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ***(nachrichtliche Aufnahme in den NVP)***

Planungsansatz:
• Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen
  ◦ Stadtmitte, Bussteige 1 und 2 (Am Diek),
  ◦ Stadtmitte, Bussteige 3 und 4 (Goethestraße) und
  ◦ Düsseler Tor
  nach dem Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum" des Landesbetriebes Straßen.NRW und den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Mettmann
• Neben der barrierefreien Ausgestaltung ist folgende Ausstattung geplant:
  ◦ moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung
  ◦ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste
  ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI)
  ◦ ergänzende Infrastruktur (z. B. Ticketautomat H Stadtmitte)

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Wülfrath durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

Anmerkung: • Förderantrag läuft; nachrichtliche Aufnahme in den NVP

Tabelle 140: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltestellen
  ◦ Wülfrath-Aprath
  ◦ Stadtmitte (s. o.)

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Wülfrath • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

7.3.4.11 Allgemein

Tabelle 141: Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
Erläuterung: Viele Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreis Mettmann ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. Das novellierte PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung *„die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen*" (§ 8, Satz 3 PBefG). Hiervon kann lediglich in Ausnahmefällen sowie aufgrund einer landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden.
Planungsansatz: • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Mettmann
Handlungsempfehlung: • Erstellen von jährlich zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten durch die einzelnen Städte • Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden ▪ entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste von den jeweiligen Straßenbaulastträgern sukzessive umgebaut
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Städte

Tabelle 142:
Maßnahme: Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen

Maßnahme: **Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen**
• Ausbau des Angebots der Bike-and-Ride-Anlagen und Überprüfung der vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität. Ferner sollten auch an Bushaltestellen in Stadtbereichen mit Erschließungsdefiziten einfache, kleinere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen werden. • Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park-and-Ride-Nutzenden ist insbesondere zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote oder Bike-and-Ride-Angebote eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park-and-Ride-Stellplätze sein können.

Tabelle 143: Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Prüfauftrag: Prüfen und Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr auf verspätungsanfälligen Abschnitten
Prüfansatz: • Mit dem Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden. • Eine erfolgreiche Bus-Beschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Bei der regulären Erneuerung überalterter Ampelanlagen sollten diese gleich mit Komponenten für die Beschleunigung ausgerüstet werden.
Handlungsempfehlung: • Für die Beschleunigung des ÖPNV steht ein breites, bewährtes Spektrum an Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln bereit. Externe Maßnahmen betreffen den Fahrweg und damit überwiegend auch Einflüsse anderer Verkehrsteilnehmer, während die internen Maßnahmen ausschließlich von den jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen umzusetzen sind. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zielen auf den Abbau der internen und externen Störquellen und somit auf die Beschleunigung des ÖPNV ab. *Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):*

Maßnahmen zum Abbau interner Störquellen

- Haltestelle:
  - dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen mit mehreren Linien und an Doppelhaltestellen)
  - Fahrscheinautomat an stark frequentierten Bus-Haltestellen
- Fahrzeug:
  - bestmögliche Beschleunigung und Manövrierfähigkeit
  - optimale Motorisierung hinsichtlich topografischer Gegebenheiten
  - ausreichend breite Türen
  - optimale Türanzahl
  - dynamische Fahrgastinformation
- Linienführung:
  - Linienführung auf geeigneten Straßen (Fahrbahnbreite, Straßenzustand, Gewährleistung eines stetigen Fahrens)
  - Minimierung von Abbiegevorgängen in der Linienführung
  - Durchfahrt durch gesperrte Bereiche (z. B. „Linienverkehr frei")

Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen

- Strecke:
  - Bussonderfahrstreifen (Busspur), beim Übergang in einen Abschnitt mit einspuriger MIV-Richtungsfahrbahn in Verbindung mit Busschleuse (ggf. Führung in Mittellage)
  - temporär freigegebener Bussonderfahrstreifen (Busspur)
  - Vorrangschaltung an Fußgänger-LSA
  - Berücksichtigung bestehender Buslinienführungen bei Überlegung zur Einrichtung von T30-Zonen
  - ausreichende Fahrbahnbreite (Ordnung des Parkens durch Abmarkieren der Parkstände, Halte- und Parkverbote)
  - Pförtnerampeln zum Abbau von Stausituationen
  - Linksabbiegeverbote (Vermeidung von Behinderungen durch Linksabbieger, z. B. in engen Straßenräumen)
  - busverträgliche Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen
  - Verhinderung des Falschparkens im Nahbereich von Engstellen, Mittelinseln usw.
  - Kombination von Haltestellen (geringe Geschwindigkeit des Busses) mit ge-

schwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (insbesondere Engstellen, Aufpflasterungen)

- Fußgängerüberwege mit Mittelinseln
- Führung in Gegenrichtung in Einbahnstraßen (geeignete straßenräumliche Gegebenheiten)
- Verbesserung des Fahrbahnbelages

- Haltestelle:
  - niederflurgerechte Haltestelle
  - Kaphaltestelle (ggf. in Verbindung mit Fußgängerschutzinsel in Mittellage zwischen den Richtungshaltestellen)
  - optimaler Haltestellenabstand
  - ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel
  - Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge[138]
  - „BUS"-und „Zickzack"-Markierung im Haltestellenbereich
  - Absicherung der Anfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote und Markierungen); ggf. Ausbildung im Sägezahnprinzip
  - Absicherung eines störungsfreien Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr (z. B. Buskap, Busbucht mit Busschleuse)
  - Herstellen der Fahrbahnfläche in besonderer, mechanisch beanspruchbarer Materialausführung („Betonplatte")
- Knotenpunkt:
  - Vorrangschaltung an LSA (Bevorrechtigung im Signalprogramm, so dass die Busse möglichst ohne Verlustzeiten den Knotenpunkt passieren)
  - Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel)
  - Verhinderung von Rückstaus im MIV-Querverkehr in Knotenpunkten (Beschilderung, Markierungen, Überwachung)
  - Abfangsignalisierung („Dunkel-Rot-Ampel" oder Fußgängerampel) an unsignalisiertem Knoten zur Absicherung des Linksausbiegens von Nebenstraße auf Vorfahrtsstraße bzw. des Linksabbiegens von Vorfahrtsstraße in Nebenstraße
  - Kreisverkehrsplätze in ausreichender Dimensionierung und ohne geschwindigkeitsdämpfende Einbauten an den Zufahrten (Hinweis: Kreisverkehrsplatz ist ggü. LSA mit Vorrangschaltung aus Sicht des ÖPNV zweitbeste Lösung)

[138] In Abhängigkeit von unternehmensspezifischen Regelungen.

- Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren für MIV zum Freimachen der Fahrtrichtung des Busses
- Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf Sortier- und Abbiegespuren im Zusammenhang mit LSA-Steuerung (Bus kann weniger belastete Fahrstreifen benutzen)
- Vorfahrt an (störintensiven) Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (Rechts-vor-Links nur im Ausnahmefall)
- Änderung der Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrtrichtung des Busses

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Verhindern eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten)
- Reduzierung der Umlaufzeiten im ÖPNV-Betrieb, so dass sich bei den Fahrzeug- und Personalressourcen ggf. neue Spielräume ergeben und die an einer Stelle eingesparten Ressourcen an einer anderen Stelle zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden können,
- Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf,
- Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),
- höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch
  - Reduzierung der Reisezeit
  - eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne
  - Verbesserung der Anschlusssicherung
- höhere Produktivität, da erforderliche (unproduktive) Reservezeiten zum Auffangen von Verspätungen minimiert werden können.

Anmerkung:

- Um die Vorteile von LSA-Beeinflussungen umfassend ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, sowohl bei allen kreisangehörigen Städten als auch bei den im Kreis Mettmann verkehrenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden technischen Voraussetzungen zu schaffen.

7.3.5 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“

7.3.5.1 Allgemein

Tabelle 144: Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation

Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation
Planungsansatz: • z. B. ausweisen von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan (siehe Rheinbahnplan für Düsseldorf, VRR-Linienplan Gelsenkirchen) • alternativ: Erstellen einer kreisweiten Übersichtskarte mit Ausweisung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen ➔ nach Aussage des Kreises könnte die Kartengrundlage vom Kreis zur Verfügung gestellt werden, die entsprechenden Informationen über den Ausbauzustand der Haltestellen hätten seitens der Städte und VU zu erfolgen
Verkehrliche Wirksamkeit: • Das Wissen um barrierefreie bzw. niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen.
Anmerkung: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren. • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 145: Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien

Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien
Hintergrund: • Einzelne Linien im Kreis Mettmann ähneln in ihren Verkehrsaufgaben stark den im Kreis etablierten „Ortsbuslinien", d. h. ihre Verkehrsaufgaben sind auf *eine* Stadt begrenzt und sie weisen ein regelmäßiges Bedienungsangebot auf. Lediglich in ihrer Bezeichnung unterscheiden sie sich von diesen mit einem „O" bzw. „OV" gekennzeichneten Ortsbuslinien, so dass sie für ungeübte ÖPNV-Nutzer bzw. für Ortsfremde nur schwer als solche erkennbar sind.
Prüfansatz: • Bei umfassenden Linienüberplanungen ist die Umprofilierung von Buslinien, deren Verkehrsaufgabe auf *eine* Stadt begrenzt ist und die ein regelmäßiges Bedienungsangebot aufweisen, zu Ortsbuslinien zu prüfen.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahme mit marketingwirksamen Aspekten • konsequentes Weiterführen des Ortsbus-Konzeptes

Tabelle 146: Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation

Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Darstellung von Umgebungsplänen für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist) *(nach „Fahrplanbuchrichtlinie" des VRR)* *Ergänzender Prüfauftrag:* • Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Information und Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste • Stärkung des lokalen Marketings führt zu einer höheren Identifizierung der Fahrgäste und Einwohner eines Ortes mit dem ÖPNV-Angebot vor der Haustür

Anmerkung:

- Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 147: Maßnahme: Mobilitätsmanagement

Maßnahme: Mobilitätsmanagement
Planungsansatz: • Schulisches Mobilitätsmanagement: Aktivitäten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen (z. B. Busschulen, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit Schulmaterialien); Busschulen für Grundschüler und für Senioren, ÖPNV-Informationen für Schüler der 4. Klassen. Ferner sollen gemeinsam mit Schulen und Lehrkräften Vorschläge für Klassen-Tagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen ausgearbeitet und den Schulen zur Verfügung zu gestellt werden. Begleitende Hinweise zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Gruppenfahrten sind zu geben. Um ggf. auftretende Probleme bei der Mitnahme ganzer Schulklassen im Linienverkehr zu vermeiden (z. B. Kapazitätsengpässe), wird eine Abstimmung mit/ Anmeldung bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen rechtzeitig vor Fahrtantritt empfohlen. • Aktivitäten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) • Es ist gemeinsam mit dem Integrationsbeauftragten und ggf. weiteren städtischen Stellen sowie Institutionen und Verbänden zu prüfen, wie vorhandene und potenzielle Fahrgäste nichtdeutscher Herkunft gezielt zur Nutzung des ÖPNV qualifiziert und motiviert werden können. • Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung weiterer großer Verkehrserzeuger (z. B. Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen)
Anmerkung: • Aus Sicht der Verkehrsunternehmen ist bei größeren Gruppen rechtzeitig vor Fahrtantritt eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erforderlich • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 148: Prüfauftrag: Ausbau des Car-und Bike-Sharing-Angebotes

Prüfauftrag: Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes
Prüfansatz: • Förderung des Umweltverbundes durch weiteren Ausbau von Car- und Bike-Sharing-Projekten im Kreis Mettmann, u. a. Prüfung der Einrichtung von Fahrradverleihsystemen und eMobil-Stationen (ähnlich Metropolrad Ruhr etc.) ◦ z. B. Bike-Sharing entlang des Panoramaradweges Niederbergbahn • Leihfahrräder, Pedelecs und elektrisch betriebene Autos sollen gemeinsam mit Carsharing den ÖPNV ergänzen und gemeinsam mit dem ÖPNV ein universelles Mobilitätsangebot schaffen. Information, Tarif und Vertrieb sollen hierfür regional einheitlich weiter integriert werden.

7.3.6 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service"

7.3.6.1 Allgemein

Tabelle 149: mögliche Prüfaufträge

Mögliche Prüfaufträge im Themenbereich Sicherheit und Service
Prüfansätze: • Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort) • Taxiruf-Service zur Haltestelle flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf vielen Linien realisiert) • Halt zwischen den Haltestellen (abends, Ortsverkehr) flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf den meisten Linien ab 20:00 Uhr bzw. 21:00 Uhr realisiert) • Mobilitäts- und Kundengarantien (10-Minuten-Pünktlichkeits-Garantie auf ausgewählten Linien, räumliche und/oder zeitliche Ausdehnung der Anschlussgarantie)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Steigerung des Sicherheitsempfindens
Anmerkung: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts

7.4.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot"

Die Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrsplanes haben das Ziel, das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann sowohl unter Nachfrageaspekten als auch unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten weiter zu entwickeln und zu optimieren.

Durch die verschiedenen Maßnahmen und Prüfaufträge, die insbesondere Ansätze für ein verbessertes Angebot, attraktive Direktverbindungen sowie dichtere Takte auf den Hauptverkehrsachsen beinhalten, soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Stärkung nachfragestarker Korridore mit der Gewinnung weiterer Fahrgastpotenziale,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen,
- die Erschließung neuer bzw. die verbesserte Anbindung bestehender Stadtentwicklungsflächen,
- die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes abends bzw. am Wochenende für Fahrgäste im Freizeitverkehr sowie
- die Stärkung der innerstädtischen Verkehre auch auf kurzen Wegen.

Die Maßnahmen und Prüfaufträge zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zielen schwerpunktmäßig darauf ab, die Fahrgastnachfrage auf verschiedenen Relationen insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu steigern und die von Seiten der Städte angedachten Stadtentwicklungsvorhaben zu flankieren. Ein bedeutender Teilaspekt ist hierbei die Stärkung der Nahversorgung in den Städten durch ein entsprechendes attraktives Angebot in den Stadtverkehren im ÖPNV.

Durch die dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

Während die Maßnahmen einen kurzfristigen Umsetzungshorizont vorsehen, beinhalten die Prüfaufträge in der Regel Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

7.4.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot"

Für die Umsetzung der im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für das Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot" vorgesehenen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung ist ein moderater Mehraufwand von rund **55.000 Nutzkilometern** pro Jahr erforderlich. Dieser setzt sich zusammen aus der vorgesehene Anbindung des Heljensbades in Heiligenhaus mit der Linie 771 (ca. 17.000 Nutzkilometer/ Jahr), sowie aus der Umsetzung der zweiten Stufe des „Ratinger Linienkonzeptes". Diese befindet sich bereits in der Umsetzungsplanung. Durch die Umsetzung der ersten Stufe des Linienkonzeptes ergab sich für die Stadt Ratingen eine buskilometrische Mehrleistung rund 36.000km/ Jahr, die Umsetzung der zweiten Stufe bedarf eines Mehraufwands in ähnlicher Größenordnung.

7.4.3 Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wird eine Vielzahl von Prüfaufträgen definiert, deren Realisierung abhängig ist von den Ergebnissen diverser weitergehender Untersuchungen. Durch Umsetzung dieser Prüfaufträge entsteht ein zusätzlicher Mehraufwand. Eine sehr grobe Abschätzung unter Zugrundelegung einer pauschalen Umsetzungsvariante je Prüfauftrag ergibt insgesamt einen Mehraufwand in Höhe von etwa **468.000 Nutzkilometern** pro Jahr[139].

Mehraufwand erzeugen hierbei im Wesentlichen die Prüfaufträge[140] :

- Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55 (NVZ); ca. 61.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771; ca. 83.000 Nutzkilometer/ Jahr (gesamte Linie)
- Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann (Linie 741); ca. 63.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl; ca. 48.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbarsberg hinaus;
  ca. 34.000 Nutzkilometer/ Jahr

[139] Ohne Berücksichtigung der bei verschiedenen Prüfaufträgen eingebrachten Alternativansätze bzw. der Prüfansätze, deren Realisierung derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint.

[140] Dargestellt sind alle Prüfaufträge mit einer Leistungssteigerung von mehr als 15.000 Nutzkilometer/ Jahr.

- Direkte Anbindung des Heljensbads in Heiligenhaus mit Linie 771; ca. 17.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Mettmann Kirchendelle (Linie O11); ca. 22.000 Nutzkilometer/ Jahr (Vorzugsvariante „Wende")
- Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebiets Mettmann-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße (Linie 745); ca. 27.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Überplanung der Ortsbus-Linie O15 in Ratingen; ca. 65.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel (Linie 647); ca. 19.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan (Linien SB50, O1 und 786); ca. 83.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Ausdehnen des Bedienungszeitraums in Erkrath (Linien O5 und O6); ca. 21.000 Nutzkilometer/ Jahr (nur Linie O6; Linie O5 siehe vorheriger Prüfauftrag)
- Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden (Linie 783); ca. 16.000 Nutzkilometer/ Jahr

Leistungseinsparungen in nennenswerter Größenordnung können bei Realisierung der folgenden Prüfaufträge generiert werden:

- Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 in Velbert/Wülfrath an die Nachfrage;
  ca. – 46.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Anpassen des Bedienungsangebotes der Ortsbuslinie O17 in Heiligenhaus an die Nachfrage;
  ca. – 29.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden;
  ca. - 19.000 Nutzkilometer/ Jahr

Nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderung fließen die bei verschiedenen Prüfaufträgen eingebrachten Alternativansätze bzw. die Auswirkungen derjenigen Prüfansätze, deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint:

- Alternativansatz zur geänderten Führung der Linie SB50 in das Gewerbegebiet Haan Ost und zur Verdichtung der Linie bis Düsseldorf in der NVZ
- Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal (Linien 627, 647 und 649)
- Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte (Linien 746 und 649)
- Einrichten einer SB-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Aufgrund der Vielzahl an Unwägbarkeiten fließen darüber hinaus auch die langfristig angelegten Planungsprojekte (SB über A44 und RegioBahn-Anbindung 2017) nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderung ein.

7.4.4 Verkehrliche Wirkung

Anmerkung:

Eine Ermittlung der Nachfrageänderungen, die durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes entstehen, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Zahlreiche Prüfaufträge sind noch nicht mit einem konkreten und mit allen Planungspartnern abgestimmten Bedienungskonzept hinterlegt (teilweise sind zudem auch noch mehrere alternative Ansätze enthalten).

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden daher bei den einzelnen Maßnahmen und Prüfaufträgen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss und Plausibilitätsvergleichen bewertet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen und Prüfaufträge berücksichtigt. Da die konkrete Ausgestaltung der Prüfaufträge noch weitere Abstimmungen und Prüfungen bedarf, wurden hier ebenso wie für die überschlägige Ermittlung der Leistungsveränderungen pauschale Angebots- bzw. Bedienungskonzepte herangezogen. Je nach weiterer Ausgestaltung und Prüfungsergebnissen sind diese Grobabschätzungen der verkehrlichen Wirkungen anzupassen.

Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Wesentliche Nachfragesteigerungen werden durch die Angebotsverbesserungen nachfolgender Maßnahmen und Prüfaufträge erwartet:

- Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55
- Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771 Ratingen – Heiligenhaus (– Velbert)
- Verdichtung der regionalen Verbindung auf der Linie 741 zwischen Mettmann, Erkrath und Hilden
- Verdichtung des ÖPNV-Angebotes im Ortsverkehr in Erkrath auf der Linie O5
- Neue Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Linie SB50 und damit auch direkte Anbindung dieses Bereichs von Düsseldorf
- Erschließung des neuen Mettmanner Wohngebietes im Bereich Kirchendelle
- Überplanung der Ortsbus-Linie O15 in Ratingen

- Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Weitere Angebotsverbesserungen betreffen die Ausweitung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende (z. B. in Erkrath, Haan, Hilden und Velbert). Durch einzelne Prüfaufträge werden aber auch Angebote reduziert und an die vorhandenen Fahrgastpotenziale angepasst.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Mobilitätsentwicklung werden darüber hinaus einige Prüfaufträge angeregt, die den Fokus auf die Kundenbindung und Stabilisierung des Fahrgastaufkommens legen (z. B. Anschlussoptimierungen, kleinräumige Optimierung der Erschließungssituation).

Auch hier ist wieder zu berücksichtigen, dass die Alternativansätze sowie diejenigen Prüfansätze, deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint, nicht in die Abschätzung der Fahrgastnachfrage mit einfließen (s. o.).

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

In der Gesamtschau werden bei Realisierung der Maßnahmen und Prüfaufträge des vorliegenden NVP

Fahrgaststeigerungen von rund 358.000 Fahrgästen pro Jahr

im straßengebundenen ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann abgeschätzt. [141]

Somit ermöglicht es der vorliegende NVP des Kreises Mettmann, den aufgrund der demografischen Entwicklungen prognostizierten Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Kreisgebiet um 0,7%-Punkte von -3,2% auf -2,5% bis zum Jahr 2018 zu reduzieren *(vgl. Kapitel* 6 *„Prognose der Verkehrsentwicklung" / Tabelle 54).*

Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere die beiden markanten Maßnahmen „SB-Konzept zur A44" und „RegioBahn-Anbindung 2017" weitere Fahrgastpotentiale in erheblichem Umfang generieren werden.

Allein das SB-Konzept zur A44 wird nach derzeitigen Prognosen eine weitere erhebliche Verbesserung zu Gunsten der ÖV-Nachfrageprognose 2018 im Kreisgebiet bewirken können.

[141] Zur Abschätzung der Fahrgastveränderungen wurden häufig, insbesondere bei Angebotsverdichtungen bzw. –ausdünnungen, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Zähldaten zugrunde gelegt.

7.5 Anregungen an den VRR

Das Angebot des SPNV bildet eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Mettmann. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen zu den benachbarten Oberzentren sowie zu weiteren Zentren und Zielen im und außerhalb des Kreisgebietes. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiter Bereiche des Kreisgebietes.

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr für den Kreis Mettmann sowie für die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR).

Aufgrund der Bedeutung des SPNV für das Kreisgebiet sollen im Rahmen des 3. NVP für den Kreis Mettmann dennoch die aus Sicht des Kreises wesentlichen Problempunkte kurz aufgezeigt und Denkanstöße zur Optimierung des SPNV-Angebotes gegeben werden:

- S6: störanfällige Verbindungen nach Düsseldorf und Essen; gravierende Mängel durch überaltertes Wagenmaterial
- S8/S68: häufige Verspätungen
- S6/S68: häufige Verspätungen bzw. Ausfälle in der Verbindung Düsseldorf – Langenfeld (Rhld.)
- S28: Fahrplanunregelmäßigkeiten abends von Düsseldorf in Richtung Erkrath zwischen 19:00 und 21:00 Uhr
- relationsabhängig Defizite in der VRR-Tarifgestaltung
- barrierefreie Umgestaltung des SPNV-Haltepunktes Ratingen-Hösel
- Festhalten an der Realisierung der Ratinger Weststrecke
- frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei geplanter Umsetzung der Taktumstellung im S-Bahn-System (vgl. Planungsprojekt in Tabelle 77)

8 Finanzierung des ÖPNV im Kreis Mettmann

8.1 VRR-Finanzierungsstruktur

Der Kreis Mettmann ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR). Als solches hat der Kreis zusammen mit den anderen Verbandsmitgliedern der im September 2006 gegründeten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR), die Aufgaben der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen übertragen. Mit der Übertragung gewährleitet der VRR eine EU-konforme Abwicklung der ÖPNV-bezogenen Finanzierungsaufgaben.

Die Höhe der Finanzierungsbeträge der durch Kreistagsbeschlüsse, den gültigen Nahverkehrsplan oder auf sonstige Weise durch die Aufgabenträger definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird im Verbundetat festgesetzt. Sie wird jährlich nach Antrag der Verkehrsunternehmen vom VRR festgelegt. Der tatsächliche Ausgleich ist i. d. R. begrenzt auf die nachgewiesenen Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, er darf den vom VRR ermittelten Finanzierungsbedarf nicht überschreiten. Näheres regelt die Finanzierungsrichtlinie des VRR[142].

Zur Finanzierung dieser gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Leistungen hat der VRR ein Finanzierungssystem entwickelt, das aus vier Bausteinen besteht[143]:

- Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung

  „Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschreibung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie."

- Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben

  „Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke."

- Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

[142] Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand Dezember 2011)

[143] Quelle: Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand Dezember 2011).

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgabe hinaus entstehen, z. B. Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung."

- Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben."

Zur Finanzierung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistungen erhebt der VRR auf Grundlage des Verbundetats, der u. a. die Wirtschaftsplanungen der einzelnen Verkehrsunternehmen berücksichtigt, eine Verbandsumlage von ihren Mitgliedern.

Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR. Ergänzend zu den Zuwendungen des Landes NRW und den Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt der VRR eine SPNV-Umlage von den Mitgliedern zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes. Die Höhe der anteiligen Umlage für den SPNV wird nach einem speziellen Verteilungsschlüssel in Abhängigkeit der Anzahl der Haltestellenabfahrten festgelegt.

Im Rahmen des Finanzierungsmodells des VRR hat der Kreis Mettmann die das Kreisgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen betraut (siehe Kapitel 0). Grundlage der Betrauungen sind die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die durch die o. g. Bausteine 1 – 4 im Sinne der Finanzierungsrichtlinie des VRR definiert sind.

8.2 Vereinbarungen des Kreises Mettmann mit den Verkehrsunternehmen (Betrauung)

Der Kreis Mettmann hat die das Gebiet des Kreises aufgrund von Liniengenehmigungen bedienenden Verkehrsunternehmen Busverkehr Rheinland GmbH, WSW mobil GmbH, Essener Verkehrs AG, Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH, Verkehrsgesellschaft Hilden mbH, Stadtwerke Solingen GmbH, Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Rheinbahn AG und Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH bis längstens zum 03.12.2019 mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Sicherstellung des Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) *[im vorliegenden NVP „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)" benannt]* betraut:[144]

1) Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur
2) Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen
3) Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards

4a) Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten

4b) Sozialpolitische Verpflichtungen

Für die kreisbedienenden Verkehrsunternehmen Rheinbahn AG, WSW mobil GmbH, Essener Verkehrs AG, Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Mülheimer Verkehrs-Gesellschaft mbH, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH, Verkehrsgesellschaft Hilden mbH, Stadtwerke Solingen GmbH und Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH ergeben sich die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus den ergänzenden Betrauungsbeschlüssen der jeweiligen Anteilseignerkommune/n und weiteren Dokumentationen.

Für die Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH als kreiseigenes Verkehrsunternehmen ergeben sich die weiteren konkretisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus den Anlagen zu den jeweils gültigen Finanzierungsbescheiden des VRR.

Die Verpflichtungen für die Busverkehr Rheinland GmbH ergeben sich, soweit sie das Kreisgebiet betreffen, aus den Anlagen zu den jeweils gültigen Finanzierungsbescheiden des VRR.

Der Kreis Mettmann behält sich vor, die Betrauung an sich verändernde rechtliche Rahmenbedingungen anzupassen, die sich aufgrund vorgenannter, nationaler Rechtsänderungen oder länderspezifischer Neuordnungen ergeben.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen wird auf der Basis des Verbundetats des VRR vom Kreis Mettmann eine Teilkreisumlage VRR gem. § 56 Abs. 6 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) erhoben.

[144] Beschluss Kreistag des Kreises Mettmann vom 08.10.2009 (Vorlage Nr. 20/019/2009)

Die Teilkreisumlage setzt sich gem. § 16a ff. der Satzung des ZV VRR aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- VRR-Umlage gem. Verbundetat
- BVR-Umlage
- SPNV-Umlage
- Eigenaufwand für den ZV VRR
- Eigenaufwand für die VRR AöR
- Ausgleich nach Ergebnisrechnung (Vorvorjahr)

Die Umlagenberechnung berücksichtigt ebenfalls den finanziellen Vorteil durch die KVGM mbH.

8.3 Festlegung der Verkehrsbedienung

Tabelle 150: Linienübersicht (Entwicklungskonzept)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)[145]	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
SB19 (SchnellBus) – Essen Hbf - Velbert Mitte - Heiligenhaus Rathaus und zurück									
SB19	5:09 - 20:47	6:09 - 16:11	-	T30 T30 T30 (/T60)	T30 T30	-	BVR Rheinbahn 24.09.2020	T30 zwischen E-Hbf. und Velbert- Willy-Brandt-Platz, Weiterfahrt jeder zweiten Fahrt ab (H) Willy-Brandt-Platz als SB66 nach Wuppertal Hbf.	Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt Nord, Einrichten eines zusätzlichen SB-Halts Planungsprojekte: ggf. Verlängerung des SB19 bis Düsseldorf Flughafenbahnhof/ Messe mit Führung über die A44 (zeitliche Orientierung an der Fertigstellung der Autobahn) (vgl. Planungsprojekt zur Einrichtung einer Schnell-Bus-Verbindung zwischen Velbert, Heiligenhaus und D.- Flughafen, s. u.)

[145] T20= 20-Minuten-Takt; T30= 30-Minuten-Takt; T60= 60-Minuten-Takt; T20/40= 20-/40-Minuten-Takt; T30/60= 30-/60-Minuten-Takt

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
SB50 (SchnellBus) – D-Rheinterasse - Heinrich-Heine-Allee - D-Uni-Kliniken - Haan, Markt - ***Haan, Nachbarsberg***[146]									
SB50	5:46 - 23:52	7:09 - 0:52	8:10 - 23:52	T20 T30 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 29.05.2015	Freitags bis 0:52	Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbarsberg hinaus Alternativer Ansatz: Streckenführung über Krankenhaus zum Gewerbegebiet Haan Ost; Verdichtung des Bedienungsangebotes in der NVZ Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden
SB55 (SchnellBus) – Ratingen-Siemensstraße - Düsseldorf Hbf und zurück									
SB55	5:10 - 23:38	5:56 - 19:46	-	~T20/40 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn 31.10.2019	Ab Ratingen-Rehhecke durch Koordinierung mit Linie 752 Mo.-Fr. in der HVZ verdichtet auf ~T20; Sa. zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Düsseldorf Hbf. und Ratingen Lintorf	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes durch Taktverdichtung SB55 in der NVZ und Steigerung der Transparenz durch Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf - Düsseldorf Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754

146 Veränderungen durch Maßnahmen gegenüber dem Bestand sind **fett** dargestellt

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
SB66 (SchnellBus) – Velbert Willy-Brandt-Platz - Wuppertal Hbf									
SB66	5:14 - 20:39	5:14 - 20:38	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	BVR 27.11.2014		
SB68 (SchnellBus) – ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S - Wuppertal - Wieden - Wuppertal Hbf und zurück									
SB68	5:38 - 19:05	8:57 - 17:07	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn WSW 15.06.2018		Planungsprojekt: Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28
SB69 (SchnellBus) – Wuppertal Hbf S - Grenze Jagdhaus - Wülfrath-Oberdüssel - Wülfrath und zurück									
SB69	5:57 - 20:56	6:57 - 20:28	11:57 - 20:28	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 29.05.2018		
SB79 (SchnellBus) – Langenfeld S – Creative Campus (seit Januar 2013)									
SB79	6:10 – 9:54 15:58 – 19:08	-	-	T20	-	-	BSM 03.12.2019		
T1 (TaxiBus) – Velbert Bernsmühle - Moltkeplatz und zurück									
T 1	5:19 - 20:11	7:39 - 19:46	9:39 - 19:46	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VGV 01.08.2018	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
131 (Bus) – Ratingen-Flurstraße- MH-Selbeck - Stadtmitte - Mülheim Hbf DB S U und zurück									
131	4:31 - 22:58	6:56 - 22:58	8:26 - 22:58	T30 T30 T60	T30 T60	T60	MVG 31.10.2014		Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
169 (Bus) – Essen-Margarethenhöhe - Bredney - Werden - Heidhausen - Velbert und zurück									
169	4:36 - 23:42	6:32- 23:42	7:27 - 23:42	T20 T20 T30	T30 T30	T30	EVAG 31.05.2015		
T176 (TaxiBus) – Essen Kupferdreh - Hattingen Niederbonsfeld - Velbert Nierenhof und zurück									
T 176	5:35 - 22:07	7:35 - 22:07	9:35 - 22:07	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VGV EVAG 31.10.2018	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich	
219 (Bus) – Lev.-Mitte,Bf/S - Bürrig - Monheim, Landwirtschaftszentrum und zurück									
219	7:08 - 17:32	-	-	4 Fahrten	-	-	KWS 01.05.2018	2 Fahrten morgens von Leverkusen nach Monheim 2 Fahrten nachmittags von Monheim nach Leverkusen	
231 (Bus) – Lev.-Mathildenhof - Quettinger Str. - Lev.-Opladen, - Langenfeld S - Langenfeld, Turnerstraße und zurück									
231	4:21 - 0:30	5:02 - 0:30	6:51 - 0:30	T20 T20 T60	T30 T60	T60	KWS 28.02.2015		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
232 (Bus) – Langenfeld, Rathaus - Mehlbruch - Reusrath - Lev.-Opladen,Busbahnhof									
232	7:06 - 13:56	-	-	3 / 2 Fahrten	-	-	KWS 28.02.2018	Mo. – Fr. nur Schulzeit 2 Fahrten von Leverkusen nach Langenfeld 3 Fahrten von Langenfeld nach Leverkusen	
233 (Bus) – Chempark S - Leverkusen - Monheim, Busbahnhof									
233	4:32 – 0.08	4:30 - 00:08	7:49 - 23:38	T20 T20 T30	T30 T30	T30	KWS BSM 26.05.2019	Linie wird als AST gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich	
AST237 (AnrufSammelTaxi) – Langenfeld, Niederstraße-Am Galgendriesch/S - Langenfeld, Markt und zurück									
AST 237	7:14 – 22:25	7:26 – 16:37	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	KWS 28.02.2018		
254 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf - Langenfeld S									
254	5:45 - 20:51	-	-	4 Fahrten [2 Fahrten]	-	-	Hüttebräucker 31.01.2017	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann	
257 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf – Langenfeld Gladbacher Straße									
257	6:23 – 20:35	7:23 – 15:13	-	T120	T120	-	KWS 10.06.2020		
331 (Bus) – Hattingen - Winzermark - Velbert-Nierenhof									
331	6:22 - 19:51	8:02 - 18:25	-	10 Fahrtenpaare	8/9 Fahrten	-	VER 31.07.2020	etwa stündliches Angebot	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
601 (Bus) – W-Elberfeld - Wieden - Wülfrath-Aprath S - Wülfrath und zurück									
601	4:43 - 0:41	4:51 - 0:41	6:21 - 0:41	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 27.05.2016		Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserung der Verbindung Wülfrath – Essen durch Anschluss–optimierung Wülfrath Aprath (S)
621 (Bus) – Dasnöckel - W-Vohwinkel - Wülfrath-Aprath S und zurück									
621	4:47 - 1:12	5:02 - 1:12	7:17 - 1:12	T20/40 T20/40 T60	T60	T60	WSW 27.05.2016	gesonderter Ferienfahrplan	
627 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Neviges und zurück									
627	4:37 - 0.50	5:20 - 0:50	6:20 - 0:50	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018		Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal; ggf. Straffen der Linienführung Linie 627 in Neviges
634 (Bus) – W-Barmen - Hatzfeld - Sprockhövel-Gennebreck - Hattingen-Elfringhausen - Velbert-Nierenhof									
634	6:57-20:18	7:57-19:55	9:27-19:25	T120 T120 -	T120 -	T120	WSW 31.03.2018		
637 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof und zurück									
637	5:26 - 20:24	5:50 - 19:50	6:50 - 19:50	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
641 (Bus) – Haan-Gruiten - W-Vohwinkel - Wülfrath-Düssel - Wülfrath und zurück									
641	4:46 - 0:20	5:09 - 0:20	9:09 - 0:20	T30 (T20/40) T30 (T20/40) T60	~T30 /T60 T60	T60 (/T120)	BVR WSW 28.05.2016	()= Angebot aus Richtung Wülfrath; Fahrtenangebot Haan-Gruiten Mo.-Fr. 6:00 – 19:00 T60, Sa. einzelne Fahrten, So./Fei. T120	Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus
647 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof Busbahnhof und zurück (Teilabschnitt I) Velbert-Nierenhof Busbahnhof - Hattingen Mitte und zurück (Teilabschnitt II)									
647	4:36 - 0:18	5:29 - 0:18	7:51 - 0:18	T20 bzw. T20/40 T20 bzw. T20/40 T60	T30 T60	T30 T60	WSW VGV 31.10.2018	im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges-Markt Bf. T20; das Angebot im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges endet gegen 20 Uhr	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel durch geänderte Linienführung
647							VER 31.10.2018		
649 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Tönisheide - Velbert Mitte und zurück									
649	4:30 - 0:49	4:52 - 0:49	6:34 - 0:49	T20 T20 T30	T30 T30	T30	WSW VGV 28.05.2018		Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte
692 (Bus) – Solingen, Graf-Wilhelm-Platz - Wald - Haan, Markt									
692	5:09 - 22:17	8:42 - 22:17	9:37 - 22:17	T30 T30 T60	T30 T60	T60	SWS 27.05.2016		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
712 (Straßenbahn) – Ratingen Mitte - D-Oberath - D-Wehrhahn S - Heinrich-Heine-Allee U- D-Volmerswerth, Hellriegelstraße									
712	4:15 - 1:08 [4:15 – 0:52]	4:24 - 3:05	4:46 – 1:08 [4:46 – 0:52]	T10 T10 T20	T15 T20	T15/T20/T30	Rheinbahn KVGM 31.12.2025	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; Mo.-Fr. ab 6:00 T10, zuvor einzelne Fahrten; Betriebsende in der Nacht von Fr. auf Sa. und von Sa. auf So. etwa 3.05	
734 (Bus) – Erkrath S - D-Morper Straße - D-Lierenfeld Btf und zurück									
734	5:45 - 20:38	7:47 - 16:44	12:45 - 20:44	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2020	So.-Do. nachts eine weitere Fahrt innerhalb Düsseldorf	Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie
735 (Bus) – D-Südpark - Universität - Wersten - D-Eller Süd S - D-Eller S - D-Unterbach - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück									
735	5:17 - 0:11 [5:50 - 23:30]	5:18 - 0:11 [6:26 - 23:44]	7:23 - 0:11 [7:57 - 23:44]	T20 T20/ T40 [T40] T60	T30/ T60 T60	T30/ T60 [T60]	Rheinbahn 28.05.2020	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann	Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße)
737 (Bus) – Düsseldorf Hbf - Flingern Nord - D-Gerresheim S - D-Unterbach, Am Zault - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück									
737	5:28 - 0:31 [5:16 - 0:31]	5:11 - 0:31 [5:24 - 0:31]	9:10 - 0:31 [9:22 - 0:31]	T20 T20 T60 [T30]	T30 T60 [T30]	T30/ T60 [T30]	Rheinbahn 09.06.2017	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann	Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
738 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - D-Gerresheim - Kettwiger Straße U - Düsseldorf Hbf und zurück									
738	3:56 - 0:50 [4:54 - 0:50]	5:14 - 2:05 [5:45 - 2:05]	5:30 - 0:50	T20 [T20] T20 [T60] T60	T60 [T30(/T60)] T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag um 2:05	
741 (Bus) – (ME-Kaldenberg -) ME-Jubiläumsplatz - Erkrath-Hochdahl S - Hilden, Gabelung - Hilden Süd S - Hilden, Südfriedhof und zurück									
741	4:41 - 23:56	5:15 - 23:56	7:30 - 22:17	T20 T20 (/T30/T60) T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.03.2017	zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden-Süd Mo.-Fr. in NVZ T20(/T30)	Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
742 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan-Thienhausen und zurück									
742	4:17 - 20:47	6:02 - 19:57	12:04 - 19:55	T20 T60 T20	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2017		Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden Prüfauftrag: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus
743 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Neanderthal - Erkrath, Stadthalle - Erkrath S und zurück									
743	5:00 - 0:00	6:56 - 0:58	7:56 - 23:33	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2018	Sa./So./Fei.: früh zwei Fahrten ab Erkrath um 0:43 und 4:43	
745 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Stadtwald S - W-Wieden - W-Vohwinkel Schwebebahn und zurück									
745	5:09 - 22:57	5:27 - 23:32	8:29 - 22:32	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.03.2017	einzelne Verdichter Linie 745; Koordinierung der Linie 745 und SB68 im Linienabschnitt ME-Jubiläumsplatz - W-Wieden Schleife zu T20 bzw. T20/40 (Mo.-Fr.) bzw. T30 (Sa.); einzelne Fahrten zur Anbindung der FHDW	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des GE ME-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße durch Verlängern der Linie 745

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
746 (Bus) – Velbert, Schwanenstraße - Wülfrath - ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S und zurück									
746	4:05 – 0:32	5:23 - 2:14	6:15 - 0:32	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn KVGM 31.03.2016	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag gegen 2:15 Uhr	Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte
747 (Bus) – Velbert Putschenholz - Velbert, Christuskirche - Wülfrath-Flandersbach - Wülfrath -Stadtmitte (Wülfrath - Sporthalle) und zurück									
747	5:07 – 23: 53	6:37 - 23:53	8:37 - 23:53	T30 T30 T30	T60 T60	T60 (/T120)	Rheinbahn DB Rheinland-bus 30.06.2015	Mo.-Fr. T60 zw. Wülfrath Stadtmitte und Sporthalle, Sa./So./Fei. kein Angebot auf dem entsprechenden Abschnitt	Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Anpassen des Bedienungsangebotes
748 (Bus) – Wülfrath, Stadtmitte - Ratingen-Homberg - ME-Siedlung Kaldenberg - ME-Jubiläumsplatz und zurück									
748	5:01 - 19:54	7:39 - 0:15	9:32 - 19:28	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2015	zusätzlich Fahrt in der Nacht von Freitag auf Samstag um 23:32 ab Mettmann	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
749 (Bus) – D-Kaiserswerth, Klemensplatz U - Ratingen Ost S - ME-Metzkausen - ME-Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S und zurück									
749	5:10 - 23:57	7:31 - 1:02	8:35 - 23:57	T20 (T60) T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.07.2019	Zwischen D-Klemensplatz und Mett-mann-Stadtwald Mo.-Fr. ganztags T60; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag um 1:02; regelmäßige Bedienung in Ri. Düsseldorf endet gegen 20 Uhr, Mo.-Fr. zusätzlich eine Fahrt im Spätverkehr zw. ME-Jubiläumsplatz und Stadtwald, Sa./So./Fei. jeweils 3 Fahrten im Spätverkehr auf dem Abschnitt	
751 (Bus) – Ratingen-Hösel S - Ratingen-Lintorf - D-Angermund S - D-Kaiserswerth und zurück									
751	5:36 - 0:19	5:59 - 0:19	7:32 - 0:19	T20 T20 T30	T30 T30	T60	Rheinbahn 28.02.2015		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
752 (Bus) – Mülheim Hbf - MH-Selbeck - Ratingen-Lintorf - Düsseldorf Hbf und zurück									
752	5:23 - 21:16	5:56 - 21:16	8:26 - 21:16	T60 T60 T60	T60 (T120) T60	T120	Rheinbahn MVG 31.12.2014	Der Abschnitt Ratingen-Am Rosenkothen - D-Neu Lichtenbroich wird Mo.-Fr. zw. ca. 5:40 - 8:50 Uhr und ca. 16:40 - 18:50 Uhr nicht durch die Linie 752 bedient. Aber Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linienabschnitt Ratingen-Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T20 bzw. T30 (Mo.-Sa.) bzw. T30/T60 (So./Fei.)	Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754 Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie
753 (Bus) – Mülheim-Heißen, Kirche U - MH-Selbeck - Ratingen-Breitscheid - Ratingen Mitte und zurück									
753	5:20 - 19:36	6:02 - 20:10	9:13 - 20:10	T60 T60 -	T120 T120	T120	Rheinbahn MVG 15.10.2018	Mo.-Fr.: Verdichter am Vormittag	Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
754 (Bus) – Ratingen-Lintorf-Siemensstraße - Ratingen West - Düsseldorf Hbf und zurück									
754	4:51 - 0:59	5:00 - 1:59	5:01 - 0:59	T20 T60 ~T60	T20/40/T30 /T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn 31.10.2019	Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linienabschnitt Ratingen-Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T30 (Mo.-Fr. NVZ), T20 bzw. T30 (Sa.) bzw. abschnittsweise T30 (So./Fei.); Freitags bis 1:59; einzelne Taktsprünge	Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
756 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof, Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück									
756	5:15 - 11:0 (19:23)	-	-	T20 - -	-	-	Rheinbahn 31.10.2019	zusätzlich vormittags und am Spätnachmittag bis ca. 19:23 Uhr vereinzelte Fahrten von Ratingen Tiefenbroich, Friedhof nach Ratingen Alter Kirchweg; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung morgens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebetriebe im Bereich Tiefenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758	
757 (Ortsbus) – Ratingen West - Tiefenbroich - Ratingen Ost S und zurück									
757	4:39 - 0:11	4:36 - 0:06	6:23 - 22:56	T20 T20/40 (/T20) T60	T30 T60	T30/T60	Rheinbahn KVGM 31.05.2020	Im Abschnitt Ratingen-Ost bis Alter Kirchweg: nur Di.-Sa. und nicht nach Feiertagen bis 0:36	Maßnahme (nachrichtlich): Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
758 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof - Tiefenbroich, Industriegebiet/Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück									
758	14:54 - 19:20	-	-	- T20/T30 -	-	-	Rheinbahn 31.10.2013	Betriebsbeginn freitags schon ab 13:24; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung morgens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebetriebe im Bereich Tiefenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758	
759 (Bus) – Ratingen Ost S - Ratingen Mitte - Ratingen West - D-Flughafen Bf und zurück									
759	4:37 – 1:39	4:44 – 1:39	4:55 – 1:39	(T5)/T10 T10/T20 T30	T15 T30	T30 + Verdichter	Rheinbahn 27.05.2016	an Schultagen Verdichter in HVZ auf T5 in Ratingen; Sa.: jede 2. Fahrt ab Dieselstraße als 760; So.: ab mittags 3 Fahrten pro Stunde (eine Fahrt ab Dieselstraße weiter als 760)	Maßnahme (nachrichtlich): Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes
760 (Bus) – Ratingen West, Dieselstraße - D-Unterrath S - Flughafen - Stockum - Lohhausen - Kaiserswerth - D-Wittlaer-Bockum und zurück									
760	4:47 - 0:38 [4:51 - 20:23]	5:38- 0:38 [5:50- 20:19]	6:33 - 0:38 [10:54 - 19:34]	T20 T60 vereinzelt	T30/T60 T30/-	T60	Rheinbahn 28.09.2015	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; So.: ab 13:24 Uhr ab D-Roßpfad bzw. 13:50 Uhr ab Ra.-Dieselstraße T60	Maßnahme (nachrichtlich): Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
761 (Ortsbus) – Ratingen-Homberg Süd - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
761	4:48 - 18:21	16:15 - 23:14	10:10 - 18:50	~T20/T60 T60 vereinzelt	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.09.2018	Mo.-Fr. unregelmäßiges Angebot; Sa./So./Fei. ohne zusätzlichen Schlenker in Ratingen-Homberg; Linie mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr, verkehrt im Abstand zur Linie 771 in Richtung Ratingen	
770 (Bus) – Velbert, Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Hösel S und zurück									
770	4:44 - 24:59	0:00-24:00	0:00-24:59	T20 T20 T60 (/T30)	T30 T60	T30 T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	in den Nächten auf Samstage und Sonn-/Feiertage durchgängiges Angebot im Nachtverkehr zwischen Heiligenhaus und Ratingen	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes durch zeitliche Entzerrung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes der Linie 770 im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
771 (Bus) – Velbert Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
771	4:45 - 1:25	5:03- 1:25	5:28 - 1:25	T20 T30 T60	T30 (/T60) T60	T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	Verlängerung der Linie 771 in Velbert zum Fahrplan 2013 zur direkten Anbindung des neuen Sportzentrums	**Maßnahme: geänderte Linienführung in Heiligenhaus zur direkten Anbindung des Heljensbads** Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes; ggf. nur im Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes durch zeitliche Entzerrung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus
772 (Bus) – E-Kettwiger Markt - E-Kettwig Stausee S - Heiligenhaus-Isenbügel - Abtsküche - Heiligenhaus-Mitte - Heiligenhaus - Unterilp und zurück									
772	4:46 - 21:13	7:26 - 18:04	12:56 - 20:02	T20/40 (/~T60) T60 T60 (/T20/40)	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	Sa.: Taktlücke am späten Vormittag	Prüfauftrag: geänderte Linienführung in der Innenstadt Alternativer Prüfansatz: Überplanung Linien 772 mit geänderter Linienführung und verdichtetem Angebot; Teilabschnitt mit Umstellung auf TaxiBus
773 (Ortsbus) – Ratingen Hösel S - Eggerscheidt - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
773	5:03 - 22:43	(4:58) 6:45 - 22:43	(4:58)9:45 - 22:43	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2018	Sa./So./Fei.: Eine zusätzliche Fahrt um 4:58 Uhr in Richtung Ratingen Mitte	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
774 (Bus) – E-Kettwiger Markt - Heiligenhaus, Walkmühle - Heiligenhaus-Mitte - Velbert, Klinikum Niederberg und zurück									
774	5:41 - 18:59	6:41 - 18:47	12:14 - 19:50	T60 T60 -	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	Sa./So./Fei.: Bedienung in zwei Linienabschnitten (Velbert-Klinikum Niederberg - Heiligenhaus-Innenstadt und H.-Innenstadt - Essen-Kettwiger Markt)	
775 (Bus) – Ratingen Ost S - Angerbad - Ratingen West - D-Rath S und zurück									
775	5:21 - 22:39	-	-	T60 T60 T60	-	-	Rheinbahn 27.05.2019	T60 mit Taktsprüngen bis etwa 19 Uhr; jeweils eine Spätfahrt pro Richtung	Maßnahme (nachrichtlich): Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes
777 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Götsche - Langenfeld-Immigrath - Langenfeld-Berghausen S - Monheim-Baumberg - BSM-Betriebshof - Monheim Busbahnhof und zurück									
777	5:02 - 21:38	7:37 - 20:27	8:41 - 20:24	T20/ T20/40 T60 -	T60 -	T60	Rheinbahn BSM 31.05.2020		Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten zur Gesamtschule
780 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - Erkrath-Unterfeldhaus - Hochd. Schulzentrum - Erkrath, Hochdahler Markt und zurück									
780	5:12 - 0:57	4:55 - 1:06	7:06 - 0:53	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.12.2018	Montags bis 1:06 Mo.-Fr. abends zwischen Erkrath Max-Planck-Straße und Erkrath Hochdahler Markt T30	Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße) Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
781 (Bus) – D-Gerresheim, Krankenhaus - D-Gerresheim S - Erkrath-Unterfeldhaus - Hilden									
781	4:39 - 0:48	5:30 - 1:00	6:59 - 1:00	T20 T20 T60	T15/ T30 T60	T30/ T60	Rheinbahn 29.05.2015	Freitags bis 1:00; einzelne Fahrten morgens, mittags und am Nachmittag bis Gerresheim Krankenhaus zur Anbindung an das Krankenhaus und für den Schülerverkehr	Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße) Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden
782 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee U - Hilden Nord - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Solingen Hbf S und zurück									
782	4:33 - 1:04	5:41 - 1:44	6:12 - 1:04	T20 T20 T30/ T60	T30 T30/T60	T30/ T60	Rheinbahn 31.05.2016	Freitags bis 1:42	
783 (Bus) – Hilden, Dorotheenheim - Hilden Mitte - Hilden, Trotzhilden - Solingen Hbf S und zurück									
783	5:21 - 20:23	4:39 - 17:50	9:36 - 17:23	T20 T30 -	T30 -	T60	Rheinbahn 31.03.2018	So.: T60 zwischen Hilden Dorotheenheim und Hilden Am Rathaus, ab hier weiter bis Trotzhilden bzw. Gabelung; der Abschnitt Gabelung – Solingen Hbf. wird sonntags durch die Linie 782 im 30-Min.-Takt angeboten	Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
784 (Bus) – D-Urdenbach, Südallee - D-Benrath S - Hilden S - Hilden Mitte - Haan Bf - W-Vohwinkel Bf und zurück									
784	4.19 - 1:22	4:29 - 2:34	6:21 - 1:06	T20 T20 T60	T30 T30	T30	Rheinbahn 31.12.2016	Freitags bis 2:34	
785 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - D-Reisholz S - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Langenfeld-Richrath - Langenfeld S und zurück									
785	4:18 - 1:32	5:02 - 2:32	5:33 - 1:22	T10 T20 T30	T20 T30	T30	Rheinbahn 31.12.2013		
*786 (Bus) – **Haan, Bettina-von-Arnim-Straße** - Haan, Markt - Haan Bf - Erkrath-Hochdahl, Schulzentrum und zurück*									
786	5:32 - 23:19	6:32 - 23:19	9:36 - 19:19	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 03.12.2019		Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden
787 (Ortsbus) – Langenfeld-Berghausen - Hardt - Langenfeld, Industriegebiet Ost und zurück									
787	5:35 - 23:00	5:55 - 14:36	4:55 - 22:08	T20 T60 T30	3 Fahrten-paare	8/9 Fahr-ten	Rheinbahn KVGM 31.12.2015	Mo.- Fr.: T30 ab 19:00 zur Anbindung Brief-zentrum nur in Richtung Berghausen S; in Ge-genrichtung 3 Einzel-fahrten; am Wochenen-de Fahrten zur Anbin-dung Briefzentrum	
788 (Bus) – D-Benrath Paulsmühle - D-Benrath S U - D-Urdenbach - Monheim-Baumberg - Monheim Busbahnhof und zurück									
788	4:22 - 21:49	5:38 - 1:40	11:01 - 19:30	T20 T30 -	T30 -	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019	Mo.- Sa.: SVZ nur ein-zelne Fahrten Freitags bis 1:40	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
789 (Bus) – D-Holthausen, Am Falder - D-Benrath S U - D-Garath S - (Eichsfelder Straße) D-Hellerhof S - Monheim-Baumberg - Monheim, mona mare und zurück									
789	4:25 - 1:16	4:40 - 0:46	4:41 - 0:46	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019		
790 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Götsche - Richrath, Krankenhaus - Langenfeld S - Monheim, Landwirtschaftszentrum und zurück									
790	5:09 - 21:58	6:01 - 21:50	8:01 - 21:50	T20 T20/ T30/ T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn BSM 31.12.2013		
791 (Bus) – Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Langenfeld S - Monheim, mona mare und zurück									
791	4:23 - 0:49	5:14 - 0:42	6:14 - 0:49	T20 T20 T60 [T30]	T30 T60 [T30]	T60 [T30]	Rheinbahn BSM 31.12.2013	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann Freitags bis 0:42	
792 (Bus) – Haan, Robert-Koch-Straße - Haan, Markt - Haan Bf - Solingen-Vogelpark S - Solingen Hbf S und zurück									
792	4:44 - 22:00	5:04 - 20:00	10:01 - 20:00	T20 T20 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016		Prüfauftrag: Optimierung der Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost
793 (Ortsbus) – Monheim, Bayer-Landwirtschaftszentrum - Monheim, Busbahnhof - Monheim, BSM-Betriebshof									
793	7:43 - 13:57	-	-	3/4 Fahrten	-	-	BSM 31.12.2013	Mo.– Fr. nur Schulzeit	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
795 (Ortsbus) – Monheim, Hochschule – Monheim, Baumberg – D-Hellerhof S – Berghausen S – Bowlingcenter – Monheim, Hochschule (seit November 2012)									
795	6:03 – 8:54 15:41 – 18:45	-	-	T20 - -	-	-	BSM 1.10.2020	lastrichtungsbezogen, morgens ab Berghausen S, nachmittags nach Berghausen S	
O1 (Ortsbus) – Haan-Gruiten, Sinterstraße - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan Bf - Haan, Hülsberger Busch und zurück									
O1	5:24 - 0:04	5:44 - 2:10	8:50 - 0:03	T20 T30 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 29.05.2015	Freitags bis 2:10	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden
O3 (Ortsbus) – Hilden-Nord, Verwaltungsinstitut - Nordfriedhof - Hilden S - Fritz-Gressard-Platz - Humboldtstraße - Hilden, Erika-Siedlung und zurück									
O3	5:02 - 23:15	7:15 - 0:45	8:16 - 23:15	T20/ T20/40/ T60 T20 T30/ T60	T30/ T60 T30	T30/ T60	Rheinbahn VGH 29.05.2015	Freitags bis 0:45	Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden
O5 (Ortsbus) – Erkrath S - Erkrath-Hochdahl S - Trills - Hochdahler Markt - Sandheide - Willbeck - Erkrath-Millrath S und zurück									
O5	4:40 - 23:10	6:40 - 23:10	8:18 - 23:10	T20 T20/ T20/40/ T60 T30	T30/ T60 T60	T30/T60	BVR Rheinbahn 14.06.2019		Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung in Hochdahl Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
O6 (Ortsbus) – Erkrath, Haus Brück - Erkrath S - Unterfeldhaus - Kempen - Hochdahler Markt - Erkrath Millrath und zurück									
O6	4:54 - 22:58	5:54 - 0:30	7:54 - 22:58	T20 T20/ T60 T30/ T60	T30/ T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn BVR 10.10.2016	Freitags bis 0:30	Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg
O10 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Kantstraße - Siedlung Kaldenberg - Mettmann-Zentrum S - Mettmann Süd - Mettmann-Stadtwald S und zurück									
O10	5:29 - 22:14	8:14 - 22:14	9:14 - 22:14	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		
O11 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Hasselbeckstr. - Metzkausen - ME-Zentrum S (-Mettmann-Stadtwald S) - Mettmann, Friedhof Lindenheide und zurück									
O11	5:18 - 22:29	7:01 - 23:29	8:01 - 22:29	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle durch Verlängerung der Linie O11
O12 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Ratinger Straße - Siedlung Kaldenberg - Posener Straße - Ruhrstraße - Champagne - ME-Neanderthal S und zurück									
O12	5:11 - 20:38	7:51 - 20:38	10:35 - 18:36	T20 T60 T60	T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	Linie hat Anschluss zur/von S28 am S-Bahnhof Neanderthal	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
O13 (Ortsbus) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Karpendeller Weg - Danziger Straße - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück									
O13	5:02 – 0:23	6:11 - 0:23	6:11 - 0:23	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		
O14 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Mintarder Weg - An der Pönt - Krummenweg - Ratingen-Hösel S und zurück									
O14	5:44 - 20:16	8:14 - 16:46	-	T20 T60 -	T60	-	Rheinbahn KVGM 25.09.2015	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erfor-derlich	
O15 (Ortsbus) – Ratingen Ost S - Auf der Aue - Ratingen Mitte - Ratingen Süd - Ratingen Ost S und zurück									
O15	5:06 - 1:13	5:42 – 1:13	8:19 - 1:.13	T20 T20 T60	T30 T60	T30/60	Rheinbahn KVGM 30.06.2019		Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15
O16 (Ortsbus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Lintorf - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S und zurück									
O16	4:54 - 0:21	4:53 - 0:21	6:50 - 0:04	T20 T30 T30	T30/60 T30(/60)	T30(/60)	Rheinbahn KVGM 07.01.2019	an schulfreien Tagen in der NVZ und am WE tagsüber T60 (So. tlw. T90) auf dem Linienab-schnitt Ratingen Am Kessel bis Motor Hotel; am WE abends ab ca. 20 Uhr T30 über den gesamten Linienweg	Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
O17 (Ortsbus) – Heiligenhaus-Wassermangel - Heiligenhaus-Heide - Ehemannshof - Heiligenhaus, Rathaus - Heiligenhaus-Wassermangel									
O17	5:02 - 21:53	6:31 - 21:53	9:31 - 19:53	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Anpassen des Bedienungsangebotes
O19 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen; Fliedner Krankenhaus - Lintorf, Rathaus – Ratingen-Lintorf, Mörikestraße und zurück									
O19	6:07 - 20:25	6:07 - 20:25	6:07 - 20:25	T30 T30	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 08.01.2021	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich	
OV1 (Ortsbus) – Velbert Willy-Brand-Platz - Velbert Birther Kreisel									
OV1	4:55 - 21:31	6:07 - 21:23	9:07 - 21:23	T20 T20 T60	T30 T60(/T30)	T30/ 60	BVR (Betreiber) VGV (Konz.-Inhaber) 31.12.2019		
OV2 (Ortsbus) – Velbert Nordfriedhof - Velbert Am Nordpark									
OV2	5:23 - 20:05	6:13 - 19:43	9:13 - 19:43	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016		
OV3 (Ortsbus) – Velbert Hasenpfad - Velbert Nordfriedhof									
OV3	4:51 - 0:19	5:51 - 0:19	8:38 - 0:19	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüfaufträge
OV4 (Ortsbus) – Velbert Am Grünewald - Velbert Am Nordpark									
OV4	5:29 - 0:02	6:29 - 0:02	8:43 - 0:02	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR (Betreiber) VGV (Konz.-Inhaber) 31.05.2016		
OV5 (Ortsbus) – Velbert Am Grünewald - Velbert Hasenpfad									
OV5	4:52 - 20:08	6:02 - 19:25	9:02 - 19:25	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016		
OV6 (Ortsbus) – Velbert Klinikum Niederberg - Velbert Postamt - Velbert Langenberg									
OV6	4:54 - 20:16	5:54 20:05	8:46 - 20:05	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017	Verdichter im Schulverkehr	Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg; Verdichten des Bedienungsangebotes OV6
OV7 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg S									
OV7	4:57 - 23:40	5:24 - 23:40	9:05 - 23:40	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016		Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg; geänderte Führung OV7 im GE Röbbeck und in Langenberg
OV8 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg Bf									
OV8	4:51 - 0:09	5:51 - 0:09	8:51 - 0:09	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016	Verdichter im Schulverkehr; ab ca. 19 Uhr bis Betriebsende wird nur der Abschnitt Velbert Postamt - Nierenhof Busbahnhof bedient	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
T7 (Nachtbus/ TaxiBus) – Mülheim, Kiefernweg – Ratingen, Flurstraße									
T7	23:48 – 1:05	23:48 - 7:05	23:48 - 8:05	2/2 Fahrten	T60	T60	MVG 12.06.2020		
NE8 (Nachtbus/ NachtExpress) – Essen Hbf - Bredeney - Essen Werden - Velbert und zurück									
NE8	23:30 - 2:14	23:30 - 7:14	23:30 - 8:14	4/2 Fahrten	T60/T30	T60 (/T30)	Rheinbahn EVAG 29.05.2015		Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Velbert Mitte
NE13 (Nachtbus/ NachtExpress) – Monheim (Baumberg) - Monheim - Langenfeld S									
NE13	20:06 – 3:23	20:06 – 3:23	-	-	-	T30	BSM 11.12.2016	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage	
N20 (Nachtbus/ NachtExpress) – Leverkusen-Opladen Bf - Langenfeld S - Leverkusen Opladen Bf									
N20	0:27 - 3:21	0:27 - 3:21	-	-	-	T60	KWS 10.12.2019	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage	
DL1 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Ratingen Ost - West - Tiefenbroich - Lintorf - Breitscheid - Ratingen- Hösel und zurück									
DL1	-	23:53 - 4:49	23:53 - 4:49	-	3 Fahrten-paare	3 Fahrten-paare	Rheinbahn KVGM 05.04.2016	Nächte auf Samstag, Sonn- und Feiertag	
DL3 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Solingen-Ohligs, Bahnstraße - Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Richrath, Kirche - Langenfeld, Rathaus - Langenfeld-Reusrath, Locher Weg									
DL3	0:12 - 3:03	-	-	2 Fahrten	-	-	Rheinbahn 29.09.2014	freitags, in den Ferien auch eine Fahrt Mi - Do	
DL4 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Erkrath S - Unterfeldhaus - Erkrath-Kempen - Hilden Nord - Hilden Süd S und zurück									
DL4	-	0:44 - 4:34	0:44 - 4:34	-	T60	T60	Rheinbahn 23.09.2016	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage	
DL5 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Hilden Süd S - Hilden, Gabelung - Haan Bf - Haan, Markt - Haan, Rheinische Straße und zurück									
DL5	-	0:50 - 2:42	0:50 - 2:42	-	T60	T60	Rheinbahn 09.06.2017	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
DL6 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Mettmann West - Metzhausen - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück									
DL6	-	0:32 - 3:28	0:32 - 3:28	-	4 / 2 Fahr-ten	4 / 2 Fahr-ten	Rheinbahn 03.12.2019	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage	
BBN1 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Wimmersberg - Tönisheide Mitte - Dom-Parkplatz									
BBN1	8:00-17:52	9:00 - 12:22	-	7 Fahrten	3 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	montags und donners-tags zusätzlich jeweils 3 Fahrten	
BBN2 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Hügelstraße - Einkaufszentrum - Dom-Parkplatz									
BBN2	8:25 - 18:25	9:25 - 12:55	-	7 Fahrten	3 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	montags und donners-tags zusätzlich jeweils 3 Fahrten	
BBN3 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Ev. Altenheim - Im Holz - Dom-Parkplatz									
BBN3	8:55 - 17:27	9:55 - 11:57	-	5 Fahrten	2 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	montags und donners-tags zusätzlich jeweils 3 Fahrten	
BBN4 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz -Pastoratsberg - Dom-Parkplatz									
BBN4	11:20 - 17:27	11:45 - 11:57	-	2 Fahrten	1 Fahrt	-	WSW 28.02.2017	montags und donners-tags zusätzlich jeweils 1 Fahrt	
BBL1 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Klippe Seniorenheim - Laakmannsbusch - Langenberg Bf									
BBL1	9:00 - 18:25	10:00 - 12:25	-	T60/120	2 Fahrten	-	WSW 25.10.2020		
BBL2 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Oberer Eickeshagen - Hohlstraße Friedhof - Langenberg Bf									
BBL2	8:27 - 18:48	9:27 - 12:48	-	T30/60	T60	-	WSW 25.10.2020		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf-aufträge
BBL3 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Elisabeth-Stift - Hopscheider Weg - Langenberg Bf									
BBL3	8:50 - 19:04	8:50 - 13:24	-	T60/T120	T120	-	WSW 25.10.2020	bis ca. 13 Uhr T60, anschließend T120	
BBL4 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Am Lomberg - Kleffmannsweg - Langenberg Bf									
BBL4	9:25 - 12:40	-	-	3 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020		
BBL5 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Brinker Höhe - Wiemerstraße - Langenberg Bf									
BBL5	9:40 - 18:00	-	-	6 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020	3 Fahrten (T60) am Vormittag, 3 Fahrten (T60) am Nachmittag	
BB1 (Bürgerbus Erkrath) – Bouleplatz - Erkrath S - Rathaus - Erkrath Nord S - Bouleplatz									
BB1	8:25 - 18:15	9:25 - 13:15	-	T60 T60 -	T60 -	-	Rheinbahn 29.08.2018		
BB2 (Bürgerbus Heiligenhaus) – Heiligenh., Basildonplatz – Friedhofsallee – Wassermangel – Heiligenh., Basildonplatz (seit November 2012)									
BB2	9:00 – 18:54	9:00 - 13:54	-	T60 T60 -	T60 -	-	Rheinbahn 04.11.2020	Angebotslücke zwischen 12 und 15 Uhr	

Weitere Prüfaufträge mit Auswirkungen auf das Leistungsvolumen
Prüfauftrag (mittel-/ langfristig): SBneu – Einrichten einer SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf Flughafenbahnhof/ Messe über die A44 (zeitliche Orientierung an der Fertigstellung der Autobahn); ggf. durch Verlängern des SB19
Prüfauftrag: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel
Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg
Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath im Zuge der Realisierung der Verlängerung der S28

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

Anlagenband I – Städtesteckbriefe

Stand September 2013

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Inhalt:

Anlage 1 – Stadt Erkrath 1
Anlage 2 – Stadt Haan 5
Anlage 3 – Stadt Heiligenhaus.....9
Anlage 4 – Stadt Hilden.....13
Anlage 5 – Stadt Langenfeld 19
Anlage 6 – Stadt Mettmann 24
Anlage 7 – Stadt Monheim.....30
Anlage 8 – Stadt Ratingen 34
Anlage 9 – Stadt Velbert 40
Anlage 10 – Stadt Wülfrath.....47

Anlage 1 – Stadt Erkrath

Stadt Erkrath

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[1]

Stadtbereich	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 2000 – 2010
Gesamtstadt	*45.572*	*ca. + 4,2 %*
Alt-Erkrath	12.752	
Hochdahl	27.518	
Unterfeldhaus	5.302	

Arbeitsplatzschwerpunkte[2]

- Alt Erkrath: Gewerbegebiet Steinhof (Fläche: 13,3 ha)
- Hochdahl: Gewerbegebiet Bessemer Straße (Fläche: 12,2 ha)
- Hochdahl: Gewerbegebiet Schimmelbuschstraße (Fläche 11,7 ha)
- Unterfeldhaus: Gewerbegebiet Unterfeldhaus/ Max-Planck Straße (Fläche 44,6 ha)

Einzelhandel (> 1.000 qm Verkaufsfläche)[3]

- Alt-Erkrath: Innenstadt Alt-Erkrath (Bahnstraße, Kreuzstraße, Einmündung Schlüterstraße), zentrale Bedeutung (10.985 qm VF)
- Hochdahl: Hochdaler Markt/ Hochdahler Arkaden, zentrale Bedeutung (8.954 qm VF)
- Hochdahl: Nahversorgungszentrum Bergstraße, 11 Einzelhandelsbetriebe (1.400 qm VF)
- Unterfeldhaus: Neuenhausplatz, Rewe (3.845 qm VF)
- Unterfeldhaus: Gewerbegebiet Unterfeldhaus (Max-Planck-Straße), keine Fachmärkte mit zentralrelevanten Kernsortiment (17.875 qm VF)

[1] Einwohner-Bestandsstatistik der Stadt Erkrath, aktive Einwohnersätze (Januar 2011)

[2] www.erkrath.de (Zugriff: 08.03. 2011)

[3] Angaben der Stadt Erkrath (Januar 2011); Cima Beratung + Management GmbH: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Erkrath, Köln (Mai 2008)

Stadt Erkrath	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[4]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2003/ 04)	*Hauptschulen:* • Alt-Erkrath: Albert-Schweitzer-Schule, Städt. Gemeinschaftshauptschule (443) • Hochdahl: Carl-Fuhlrott-Schule, Städt. Gemeinschaftshauptschule (321) *Realschulen:* • Alt-Erkrath: Städt. Realschule Erkrath (501) • Hochdahl: Städt. Realschule Hochdahl (560) *Gymnasien:* • Alt-Erkrath: Städt. Gymnasium am Neandertal (720) • Hochdahl: Städt. Gymnasium Hochdahl (939) *Förderschulen:* • Alt-Erkrath: Friedrich-Fröbel Schule, Städt. Förderschule (102) *Sonstige Bildungseinrichtung:* • Hochdahl: Bergisches Internat, Privatschule
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2005/ 2006
Fortschreibung geplant	• 2011
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• Alt-Erkrath: Auflösung der Albert-Schweitzer Schule (Hauptschule) (bis zum 31.08.2013)
ÖPNV-relevante Ziele[5]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Hochdahl: Neanderbad (Hallenbad im Freigelände), auch außerhalb des Kreises • Alt Erkrath: Stadthalle Erkrath, auch außerhalb des Kreises (15.000 Besucher pro Jahr) • Hochdahl: Sternwarte Neanderhöhe (Planetarium), überregional (23.000 Besucher pro Jahr) • Hochdahl: Wildgehege, Fundstelle Neanderthaler, Naturschutzgebiet Neandertal (Teile) • Hochdahl: Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl • *nachrichtlich:* *Neandertalmuseum, überregional (170.000 Besucher pro Jahr), Naturschutzgebiet*

[4] www.erkrath.de (Zugriff 08.03. 2011); Projektgruppe Bildung und Region: Schulentwicklungsplan Stadt Erkrath, Bonn (August 2006)

[5] Angaben der Stadt Erkrath (Januar 2011)

Stadt Erkrath	
	Neandertal (Teile) *(Stadtgebiet Mettmann)*
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten[6]:* • Alt Erkrath: Begegnungsstätte Gerberstrasse • Hochdahl: Arbeiterwohlfahrt (AWO)-Treff, • Hochdahl: Begegnungsstätte der Johanniter- Unfall-Hilfe „Alt und Jung" • Hochdah:l Kirchencafè im Haus der Kirchen, Hochdahler Markt *Seniorenheime (> 50 Betten)[7]* • Alt Erkrath: Rosenhof Seniorenwohnanlage Erkrath (326 Betten) • Alt Erkrath: CBT Wohnhaus St. Johannes (61 Betten) • Alt-Erkrath: Ev. Altenheim „Haus Bavier" GmbH (50 Betten) • Alt-Erkrath: „Katharina Kasper Haus" CBT – Mehrgenerationenwohnen (47 Betten) • Hochdahl: Rosenhof Seniorenwohnanlage Hochdahl (307 Betten)
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)[8]	
• Düsseldorf • Hilden • Haan • Mettmann	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[9]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Alt-Erkrath: Neubaugebiet „Neue Mitte Erkrath" (300-350 WE)
Einzelhandel	• Alt-Erkrath: Schließung des HERTIE-Kaufhauses in der Innenstadt von Alt-Erkrath und Neueröffnung als „Bavier-Center" (Juni 2010) mit Einzelhandels-geschäften (Bekleidung, Elektornik, Blumen, Bäckerei, Schlüsseldienst, Schuhreparatur) • Unterfeldhaus: Ansiedlung PENNY-Markt (Nov. 2008) am Neuenhausplatz

[6] www.erkrath.de; Bürgerinfo-Broschüre der Stadt Erkrath; Internetauftritte der Einrichtungen (Zugriff: 09.03.2011).

[7] www.erkrath.de; Bürgerinfo-Broschüre der Stadt Erkrath; Internetauftritte der Einrichtungen (Zugriff: 09.03.2011).

[8] Angaben der Stadt Erkrath (Januar 2011)

[9] Angaben der Stadt Erkrath (Januar 2011)

Stadt Erkrath	
Gewerbegebiete	• -
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Wartehallenprogramm zur Ausstattung aller Haltestellen mit Wartehallen (noch in der Umsetzung) • Einrichtung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems an 5 Standorten (Umsetzung 2012)
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[10]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• -
Einzelhandel	• -
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• -

[10] Angaben der Stadt Erkrath (Januar 2011); Cima: Beratung + Management GmbH: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Erkrath, Köln (Mai 2008)

Anlage 2 – Stadt Haan

Stadt Haan

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[11]

Stadtbereich	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 2000 – 2010
Gesamtstadt	*31.313*	*ca. - 4 %*
Gruiten	5.648	ca. – 1,9 %
Haan	*25.665*	*ca. – 4,7 %*
Haan Mitte/ Süd	8.285	
Haan Nord	5.019	
Haan West/ Unterhaan	7.146	
Haan Ost	5.215	

Arbeitsplatzschwerpunkte[12]

- Haan: Industriepark Haan Ost (ca. 50 ha/ 2.600 Beschäftigte)
- Haan: Gewerbegebiet West (ca. 18 ha/ 1.400 Beschäftigte)
- Gruiten: Gewerbegebiet Düsselberg (ca. 7,5 ha/ ca. 800 Beschäftigte)

Einzelhandel (> 1.000 qm Verkaufsflächel)[13]

- Haan: Haupteinkaufsbereich Innenstadt Haan (10.120 qm VF)
- Haan: Nahversorgungszentrum Düsseldorfer Straße, Hochdahler Straße, Rewe-Lebensmittelmarkt + Getränkemarkt 1.000 qm (geschätzt), Getränkemarkt Trinkgut + Heimtierbedarf Fressnapf 1.000 qm (geschätzt)
- Haan: Industriepark Haan Ost, Landstraße, Möbelhaus Ostermann (21.733 qm VF), Möbelhaus Ostermann Trends (10.145 qm VF)
- Gruiten: Haupteinkaufsbereich Gruiten (gesamt: 1.165 qm VF)

Schulen[14]

Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2007/ 08)	*Hauptschulen:* • Haan: Hauptschule „zum Diek", Walder Straße (Offene Ganztagsschule) (ca. 450[15])

[11] Quelle: Angaben der Stadt Haan (Januar 2011)

[12] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011), Zahlen geschätzt

[13] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011); Cima: Beratung + Management GmbH: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Haan, Köln (September 2006)

[14] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011); Stadt Haan: Schulentwicklungsplan (2007)

Stadt Haan	
	Realschulen: • Haan: Emil-Barth-Realschule, Walder Straße (565) *Gymnasien:* • Haan: Städtisches Gymnasium, Adlerstraße (853) *Waldorfschule:* • Gruiten: Freie Waldorfschule, Prälat-Mashall-Straße, Berufskolleg für Technik und Naturwissenschaften (ca. 440[16]) *Berufliche Schulen/ sonstige Bildungseinrichtungen:* • Haan: Landesfinanzschule, Kaiserstraße • Haan: Schulungsstätte für Arbeitssicherheit der Bau-Berufsgenossenschaft Rheinland/ Westfalen, Zwengenberger Straße • Haan: VHS/ Musikschule, Dieker Straße
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2007
Fortschreibung geplant	• 2011
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• keine
Krankenhäuser	
• Haan: St. Josef Krankenhaus mit Diabetes Zentrum (302 Betten).	
ÖPNV-relevante Ziele[17]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Haan: Stadtbad am alten Kirchplatz, lokaler Bereich. • Haan: Städtisches Jugendhaus an der Alleestraße, lokaler Bereich. • Haan: Aula des städtischen Gymnasiums, lokaler Bereich. • Haan: Sportplatz Hochdahler Straße, auch außerhalb Kreis. • Gruiten: Bürgerhaus Gruiten, lokaler Bereich. • Guiten: Naturschutzgebiet Grube 7 (ehemaliger Kalksteinbruch), gesamter Kreis.

[15] Aktuelle Schülerzahlen des Schuljahres 2010/ 2011 auf www.hs-zum-diek-haan.de (Zugriff: 28.03.2011)

[16] Aktuelle Schülerzahlen des Schuljahres 2010/ 2011 auf www.fwshaan.de (Zugriff: 28.03.2011)

[17] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011); www.k-plus.de (Zugriff: 15.03.2011).

Stadt Haan	
	• Gruiten: Denkmalbereich „Gruiten-Dorf" und Düsseltal, gesamter Kreis. • Gruiten: Sportplatz Gruiten, auch außerhalb Kreis.
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorenheime*[18] • Haan: "Friedensheim" Altenwohnungen, Servicewohnen, Deller Straße (226 Betten). • Haan: Seniorenwohnanlage "Haus am Park", Bismarckstraße • Haan: Betreutes Wohnen im "St. Josef-Krankenhaus", Robert-Koch-Straße • Haan: Seniorenpark "carpe diem", Stationäre Pflege, ambulante Pflege und betreutes Wohnen (120 Betten), Düsseldorfer Straße • Haan: Seniorenzentrum "Stella Vitalis", Bahnhofstraße • Gruiten: Seniorenwohnen "Elisabeth-Strub-Haus", Prälat-Marshall-Straße
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Düsseldorf (für Haan und Gruiten) • Wuppertal (für Gruiten) • Mettmann (für Gruiten) • Hilden (für Haan) • Solingen (für Haan) • Erkrath (für Haan)	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[19]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Gruiten: teilweise Realisierung des Wohngebiets "Hasenhaus" (150 WE auf 6 ha: 2004-2011).
Einzelhandel	• Gruiten: Ergänzung des Nahversorgungsangebotes nahe des Haupteinkaufbereichs entlang der Bahnstraße durch einen Lebensmitteldiscounter.
Gewerbegebiete	• Haan: Erweiterung des Gewerbegebiets „Haan Ost" – u.a. mit Schnellrestaurant (bis 2010: ca. 3 ha). • Gruiten: teilweise Realisierung des Gewerbegebiets „Technologiepark - Haan/ NRW" – Maschinen- und Gerätehersteller, Tierklinik (seit 2009: ca. 10 ha).
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Haan: Umgestaltung des Haaner Bahnhofs (P+R-/ B+R-Anlage).

[18] Angaben der Stadt Haan; www.haan.de; Internetauftritte der Einrichtungen); Daten, Fakten, Informationen der Stadt Haan

[19] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011)

Stadt Haan	
	• Gruiten: Niederbergische Allee, Eröffnung der Umgehungsstraße K20n als Entlastung für Gruiten (bis 2009: ca. 1,5 km).
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[20]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• -
Einzelhandel	• Haan: Umsetzung des Windhövel-Centers (bis 2013: ca. 9.600 qm VF).
Gewerbegebiete	• Gruiten: „Technologiepark Haan/ NRW", 2. Bauabschnitt (ab 2013 - 2014: ca. 16 ha).
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Private Erschließungsmaßnahmen im Wohngebiet Hasenhaus (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor) • Private Erschließungsmaßnahmen im „Technologiepark Haan/ NRW" (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor) • Ausbau Knotenpunkt „Polnische Mütze" (Elberfelder Straße/ Gruitener Straße, 2014)

[20] Angaben der Stadt Haan (Januar 2011); Cima: Beratung + Management GmbH: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Stadt Haan, Köln (September 2006)

Anlage 3 – Stadt Heiligenhaus

Stadt Heiligenhaus

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[21]

Stadtteil	Einwohner (2009)[22]	Einwohnerentwicklung 2002 – 2008
Gesamtstadt	25.960	*ca. – 6,3%[23]*
Gebietsbezirk 100	1.946	
Gebietsbezirk 200	353	
Gebietsbezirk 300	4.666	
Gebietsbezirk 400	387	
Gebietsbezirk 500	208	
Gebietsbezirk 600	260	
Gebietsbezirk 700	5.545	
Gebietsbezirk 800	2.902	
Gebietsbezirk 900	9.693	

Arbeitsplatzschwerpunkte[24]

- GE Höseler Platz, Fa. Kiekert (ca. 1.100 Mitarbeiter)
- GE Dieselstr., diverse (Arbeitsplatzzahlen nicht bekannt)
- GE Weilenburgstr., diverse (Arbeitsplatzzahlen nicht bekannt)

Einzelhandel (Standorte > 1.000 qm Verkaufsfläche)[25]

- Innenstadtzentrum, Hauptstraße (u.a. REWE, Aldi, Netto) (ca. 10.300 qm VF)
- Velberter Straße, Einzelhandelsstandort Hetterscheidt (u.a. REAL- Markt) (ca. 6.200 qm VF)
- Selbecker Markt/ Höseler Str., Einzelhandelsstandort Oberilp (Nahversorgungszentrum) (u.a. Aldi, REWE, Rossmann, Sparkasse) (ca. 3.500 qm VF)
- Ratinger Str./ Brüseler Str., Lidl (900² qm VF)

[21] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011).

[22] Einwohner mit Hauptwohnsitz

[23] http://www.heiligenhaus.de/wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/standortprofil.html (Zugriff 28.03.2011)

[24] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011).

[25] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011).
Heinze und Partner: Einzelhandelskonzept für die Stadt Heiligenhaus, Dortmund/Köln (Februar 2009).

Stadt Heiligenhaus	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2009/ 10)[26]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen	*Realschulen:* • Unesco-Realschule (ca. 450) *Gesamtschulen:* • Städt. Gesamtschule (ca. 890) *Gymnasien:* • Immanuel-Kant-Gymnasium (ca. 700) *sonstige Schulen:* • Ev. Grundschule Isenbügel (ca. 200)[27] *Universität:* • Campus Velbert/Heiligenhaus (Hochschule Bochum)
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2007
Fortschreibung geplant	• 2012
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• Derzeit keine relevanten Veränderungen in der schulstruktur der weiterführenden Schulen in der Stadt absehbar. Die Schulen sind mittelfristig in ihrem Bestand gesichert. • Neubau einer Fachhochschule im Bereich Kettwiger Str./ Westfalenstr., (300 Studierende + 15 Prof. + 30 MA, Fertigstellung Frühjahr 2013; Bauantragsstellung in Arbeit)
ÖPNV-relevante Ziele[28]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismus-verkehr	• Denkmalbereich Abtsküche, Einzugsbereich auch außerhalb des Kreises; (15.000 Besucher pro Jahr) • Heljensbad Heiligenhaus • PanoramaRadweg Niederbergbahn auf der alten Bahntrasse von Essen-Kettwig – Heiligenhaus Unterilp - Heiligenhaus Oberilp – Heiligenhaus Stadtmitte – Heiligenhaus Hetterscheidt – Velbert – Wülfrath *(Eröffnung Juli 2011)*

[26] http://www.heiligenhaus.de/freizeit-und-bildung/schulen/weiterfuehrende-schulen.html; Kreis Mettmann: Strukturdatensammlung kreisangehöriger Städte (Stand 02/2011).

[27] Grundsätzlich sind Grundschulen aufgrund ihres überschaubaren Einzugsbereiches von nachrangiger Bedeutung für die ÖPNV–Planung und werden im NVP des Kreises Mettmann nicht gesondert dargestellt. Im Fall der evangelischen Grundschule in Isenbügel jedoch liegt der Einzugsbereich im gesamten Stadtgebiet (teilweise auch darüber hinaus). Dies führt bereits jetzt schon zum Einsatz von E-Wagen (Linie 772) und dem Einsatz von Schülerspezial-Verkehren (Schulbus).

[28] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011).

Stadt Heiligenhaus	
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten* • Seniorentreff in der Seniorenwohnanlage der Caritas-Gesellschaft, Ludgerusstraße 2 *Seniorenwohnheime (> 50 Betten)* • Seniorenwohnanlage der Caritas-Gesellschaft, Ludgerus Straße 2a (22 Wohnungen) • Seniorenzentrum St. Josef, Rheinlandstr. 24 (31 Betten; zusätzliche Infrastruktur wie Café, Arztpraxis, Veranstatlungssaal) • Domizil Heiligenhaus, Südring 90 (61 Betten) • Ev. Alten- und Pflegeheim Heiligenhaus, Schulstr. 2 (64 Betten, *Erweiterung auf 80 Plätze geplant)* • Ev. Kirchengemeinde Heiligenhaus Alten- und Pflegeheim, Lindenstr. 7 *(Schließung im Zuge der Fertigstellung des Neubaus an der Schulstraße für Mitte 2012 geplant)*
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)[29]	
1. Velbert-Mitte und Velbert-West 2. Ratingen-Hösel und Ratingen-Mitte über S-Bahnhof Hösel 3. Ratingen-Mitte und Ratingen-Homberg über S-Bahnhof Ost 4. Essen-Kettwig 5. Velbert-Nord (Klinikum) über H.-Tüschen 6. Essen-Innenstadt und Düsseldorf-Innenstadt 7. Mettmann	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[30]	
Wohngebiete (> 40 WE)	• Immanuel-Kant Höfe (ca. 45 WE, 2006-2009) • Wohngebiet Selbeck / südl. Höseler Str. (siehe Einzelhandel) (bisher 40 WE, 2008-2010)
Einzelhandel	• Zusätzliche Entwicklung des Selbecker Marktes mit im sonstigen Stadtgebiet nicht vorhandenen Anbietern (Rossmann, Easy- Apotheke) (siehe Wohngebiete) (+ 3500 qm VF, 2008-2010) • Erweiterung REAL- Markt (+ 1.000 qm VF)
Gewerbegebiete	-

[29] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011)

[30] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011)

Stadt Heiligenhaus	
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Innerstädtische Entflechtungsstraße im Gegenverkehr in der Stadtmitte zwischen Abtskücher Straße und Höseler Platz. Dadurch Entlastung der Hauptstraße zwischen Industriestraße (jetzt Westfalenstraße) und Gohrstraße. Der ÖPNV bleibt auf Hauptstraße und Südring (Umsetzung 2004-2011). • Bau von 22 Glaswartehallen im Stadtgebiet umgesetzt.
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[31]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Baugebiet Selbeck (ca. 140 WE bis zum Endausbau 2015 geplant, bisher 40 WE realisiert) • Bereich Nordring/Ehemannshof (zusätzlich ca. 55 WE ab 2014; B-Plan 70)
Einzelhandel	• Kettwiger Str. / Westfalenstr., Entwicklung von Einzelhandelsfläche in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zur Fachhochschule (Kiekert-Gelände, siehe „Schulen/ Universitätsstandorte") (5.500 qm VF, ab ca. 2012, Fertigstellung geplant für 2013; Bauleitplanung Investorenverfahren / Ausschreibung)
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Neubau einer Fachhochschule im Bereich Kettwiger Str./ Westfalenstr. (siehe „Schulen/ Universitätsstandorte") (300 Studierende + 15 Prof. + 30 MA, Fertigstellung Frühjahr 2013; Bauantragsstellung in Arbeit) • A 44 südlich des Stadtzentrums zw. (Essen -) Velbert – Heiligenhaus – Ratingen – A3 (– Düsseldorf) (Umsetzungszeit geplant 2010-2014; Maßnahme ist planfestgestellt und begonnen) • Einrichtung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems an den Haltestellen „Am Höseler Platz/ Unterstadt" und „Rathaus/ In der Blume" (Umsetzung in 2012 erfolgt) • barrierefreier Ausbau der Haltestellen Heiligenhaus Kirche, Tersteegen und In der Blume • Aufstellen von verglasten Wartehallen an den Haltestellen Rathaus und In der Rose (2x)

[31] Angaben der Stadt Heiligenhaus (Januar 2011; Ergänzungen Januar 2012 u. April 2013)

Anlage 4 – Stadt Hilden

Stadt Hilden

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Große Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[32]

Stadtbereich	Einwohner (2009)	Einwohnerentwicklung 2000 – 2009
Gesamtstadt	*55.666*	*ca. - 1,0 %*
Innenstadt	11.395	*ca. + 0,0 %*
Nordstadt	18.907	*ca. + 2,0 %*
Oststadt	6.560	*ca. - 1,5 %*
Weststadt	2.834	*ca. - 1,7 %*
Südstadt	15.970	*ca. - 4,7 %*

Arbeitsplatzschwerpunkte[33]

- Innenstadt: Innenstadt (ca. 5.500 Beschäftigte)
- Innenstadt: Gewerbegebiet Hilden-Mitte (ca. 2.000 Beschäftigte)
- Nordstadt: Gewerbegebiet Hilden-Nordwest (ca. 3.000 Beschäftigte)
- Oststadt: Gewerbegebiet Hilden-Ost (ca. 2.000 Beschäftigte)
- Weststadt: Gewerbegebiet Hilden-West (ca. 4.500 Beschäftigte)
- Weststadt: Gewerbegebiet Hilden-Südwest (ca. 2.500 Beschäftigte)
- Südstadt: Gewerbegebiet Hilden-Süd (ca. 1.000 Beschäftigte)

Behördenstandorte

- Innenstadt: Finanzamt
- Innenstadt: ARGE

Einzelhandel (> 1.000 qm Verkaufsfläche)[34]

- Innenstadt: Hauptzentrum Hilden Innenstadt (ca. 36.000 qm VF).
- Innenstadt: Nahversorgungsstandort mit gesamtstädtischer Versorgungsfunktion (ca. 6.000 qm VF), Walder Straße/ Mühlenbachweg (Gewerbegebiet Mitte), u.a. Breidohr Verbrauchermarkt (ca. 2.300 qm VF).
- Nordstadt: Westring (Gewerbegebiet Nordwest), u.a. OBI/ Möbel Boss (ca. 15.000 qm VF).

[32] Stadt Hilden: Statistische Daten aus und über Hilden für 2009, Hilden (September 2010).

[33] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011).

[34] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011); BBE Unternehmensberatung: Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Hilden, Köln (Dezember 2005).

Stadt Hilden	
• Nordstadt: Ellerstraße (Gewerbegebiet Nordwest), u.a. Möbelhaus Vonnahme (ca. 35.000 qm VF). • Nordstadt: Nahversorgungsstandort mit teilstädtischer Versorgungsfunktion, Lortzingstraße, Eurospar Verbrauchermarkt (ca. 2.100 qm VF). • Weststadt: Im Hock (Gewerbegebiet West) (ca. 8.000 qm VF). • Weststadt: Düsseldorfer Straße (Gewerbegebiet Südwest), LIDL Discountsupermarkt (ca. 1.100 qm VF), Toom Getränkemarkt (ca. 600 qm VF) und Jacques Weindepot (ca. 220 qm VF). • Südstadt: Nahversorgungsstandort mit teilstädtischer Versorgungsfunktion, Richrather Straße/ Höhe Kölner Straße, Rewe Supermarkt (ca. 1.200 qm VF). • Südstadt: Ladenzeile St.-Konrad-Allee, 14 Ladenlokale, u.a. Rossmann Drogeriemarkt (400 qm VF), Versorgungsfunktion für das nahe Wohnumfeld. • Oststadt: Nahversorgungszentrum (u.a. ALDI) an der Walder Str., mit teilstädtischer Versorgungsfunktion.	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[35]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2006/ 07)	*Hauptschulen:* • Nordstadt: Theodor-Heuss Hauptschule (206). *Realschulen:* • Innenstadt: Städtische Wilhelm-Fabry Realschule (483). • Nordstadt: Wilhelmine-Fliedner-Realschule der evangelischen Kirche im Rheinland (740). • Nordstadt: Theresienschule, katholische Mädchenrealschule des Erzbistums Köln (mit Internat) (698). *Gesamtschulen:* • Langenfeld-Richrath: Bettine-von-Arnim Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/Hilden (1.194[36]). Anmerkung: Schule liegt nicht im Stadtgebiet von Hilden *Gymnasien:* • Innenstadt: Städtisches Helmholtz Gymnasium (994). • Nordstadt: Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium der evangelischen Kirche im Rheinland (1.171). *Förderschulen:* • Nordstadt: Städtische Förderschule Ferdinand-Lieven-Schule (72).

[35] www.hilden.de (Zugriff 14.03. 2011); Stadt- und Regionalplanung, Dr. Paul G. Jansen GmbH: Schulentwicklungsplan für die Stadt Hilden, Köln (Mai 2007).

[36] Nach Angaben der Stadt Langenfeld liegt die Schülerzahl im Schuljahr 2012/ 13 bei 1.312 (lt. Statistik vom 15.10.2012).

Stadt Hilden	
	• Weststadt: Paul-Maar Schule, Förderschule des Kreises Mettmann (142). *Berufsschulen:* • Innenstadt: Berufskolleg des Kreises Mettmann (2.331). *Sonstige Bildungseinrichtungen:* • Institut für öffentliche Verwaltung NRW
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2007
Fortschreibung geplant	• 2010 (nur für Grundschulen)
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	•
Krankenhäuser[37]	
• Innenstadt: St. Josef Krankenhaus Hilden (246 Betten). • Innenstadt: Capio Klinik im Park (48 Betten). • Innenstadt: Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie (Standort St. Josef Krankenhaus)	
ÖPNV-relevante Ziele[38]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Innenstadt: Freizeitbad Hildorado, lokaler Bereich (ca. 280.000 Besucher pro Jahr). • Innenstadt: Stadthalle Hilden, lokaler Bereich (ca. 40.000 Besucher pro Jahr). • Innenstadt: Lux Lichtspiele (Kino). • Innenstadt: Theater in der Stadthalle Hilden. • Oststadt: Freibad Waldbad, lokaler Bereich (ca. 130.000 Besucher pro Jahr). • *nachrichtlich:* *Elbsee (Stadtgebiet Düsseldorf)*

[37] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011); www.hilden.de (Zugriff: 15.03.2011); Internet-auftritte der Krankenhausbetreiber (Zugriff 15.03.2011).

[38] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011); www.hilden.de (Zugriff: 15.03.2011); Internet-auftritte der Krankenhausbetreiber (Zugriff 15.03.2011).

Stadt Hilden	
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten[39]:* • Innenstadt: Arbeiterwohlfahrt (AWO)-Treff im Gemeindehaus Schulstraße 35. • Innenstadt: Begegnungsstätte der Katholische Kirche St. Jacobus. • Nordstadt: Seniorentreff der Katholischen Kirche St. Marien. • Nordstadt: Seniorenclub Friedenskirche. • Oststadt: Arbeiterwohlfahrt (AWO)-Treff im Robert-Gies-Haus. • Südstadt: Jungbrunnen „Matthias-Claudius-Haus" (Diakonisches Werk Hilden). *Seniorenheime (> 50 Betten)[40]* • Innenstadt: Elisa Seniorenstift GmbH (54 Betten und 177 WE). • Nordstadt: Wohn- und Pflegezentrum der Stadt Hilden (93 Betten) mit Betreutem Wohnen (15 WE). • Weststadt: Dorotheenpark GmbH Seniorenzentrum Graf Recke Wohnen und Pflege (231 Betten) mit Betreutem Wohnen (25 WE). • Weststadt: Wohnstift Haus Horst (300 WE). • Südstadt: Seniorenzentrum Stadt Hilden (125 Betten).
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Düsseldorf • Köln • Langenfeld • Solingen	

[39] Stadt Hilden/ZWAR Zentralstelle NRW Hilden: Nachbarschaftszentrum und Netzwerke – Zukunftsorientierte Seniorenarbeit in Hilden, Hilden (2008); Stadt Hilden/Amt für soziales und Integration: Infobroschüre des Arbeitskreis Seniorenbegegnung in Hilden, Hilden (Mai 2010)

[40] Stadt Hilden Der Bürgermeister: Älter werden in Hilden (Infobroschüre), Hilden (Juli 2010).

Stadt Hilden	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[41]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• kleinteilige Maßnahmen mit weniger als 100 WE ausschließlich innerhalb der erschlossenen Ortslagen
Einzelhandel	• Innenstadt: Schulstraße, Neubau eines Peek und Cloppenburg Textilwarengeschäfts (ca. 4.000 qm VF). • Nordstadt: Ansiedlung eines OBI und eines Möbel Boss am Westring im Gewerbegebiet Nord. • Nordstadt: Erweiterung des Möbel Vonnahme im Gewerbegebiet Nordwest. • Oststadt: Ansiedlung eines ALDI Lebensmittel-discounters im Nahversorgungszentrum Hilden-Ost. • Oststadt: Modernisierung des Nahversorgungszentrums Hilden-Ost.
Gewerbegebiete	• Nordstadt: Erschließung des Gewerbegebietes Giesenheide / Kreuz Hilden (Besiedlung läuft 2010-2015) (15 ha)..
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Innenstadt: Umbau des Bahnhofsvorplatzes. • Innenstadt: Einrichtung eines Systems zur dynamischen Fahrgastinformation im Bereich des Bahnhofs • Einrichtung von barrierefreien Bushaltestellen.
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[42]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Innenstadt: Wohngebiet Hilden Mitte (ca. 60 – 80 WE, bis 2017) • Südstadt: Wohngebiet Hilden Süd (ca. 100 – 140 WE, bis 2017)
Gewerbegebiete	• Nordstadt: Erschließung des Gewerbegebietes Giesenheide / Kreuz Hilden (Besiedlung läuft 2010-2015) (15 ha).
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Innenstadt: Gabelung, Montage eines Systems zur dynamischen Fahrgastinformation am Verkehrsknotenpunkt (Förderantrag gestellt, vsl. 2014). • Südstadt: Lindenplatz, Montage eines Systems zur dynamischen Fahrgastinformation am Verkehrsknotenpunkt (Förderantrag gestellt, vsl. 2014).

[41] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011); BBE Unternehmensberatung: Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Hilden, Köln (Dezember 2005).

[42] Angaben der Stadt Hilden (Januar 2011);

Stadt Hilden	
	• Innenstadt: Fritz-Gressard-Platz, Montage eines Systems zur dynamischen Fahrgastinformation (vsl. 2014) • Bushaltestellen-Ausbauprogramm.

Anlage 5 – Stadt Langenfeld

Stadt Langenfeld

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Große Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[43]

Stadtbereich	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 1998 – 2010
Gesamtstadt	*61.465*	*ca. + 2,0 %*
Langenfeld-Mitte	11.555	*ca. + 0,0 %*
Immigrath	17.054	*ca. + 2,3 %*
Berghausen	5.936	*ca. + 2,7 %*
Richrath	16.050	*ca. + 1,4 %*
Wiescheid	3.363	*ca. + 6,0 %*
Reusrath	7.507	*ca. + 1,2 %*

Arbeitsplatzschwerpunkte[44]

- Immigrath: Kronprinzstraße 40, Geberit Mapress GmbH (ca. 600 Beschäftigte).
- Immigrath: Konrad-Adenauer-Platz 1, Stadt Langenfeld (ca. 750 Beschäftigte).
- Immigrath: Hardt 49, ava shoes AG (ca. 500 Beschäftigte).
- Berghausen: Karl-Benz-Straße 4-6, ALDI GmbH & Co. KG (ca. 500 Beschäftigte).
- Berghausen: Elisabeth-Selbert-Straße 6-8, Deutsche Post AG (ca. 500 Beschäftigte).
- Richrath: Liebigstraße 3-9, Silag Handel AG (ca. 500 Beschäftigte).
- Richrath: Liebigstraße 14, Hafen GmbH (ca. 500 Beschäftigte).

Einzelhandel (> 1.000 qm Verkaufsfläche)[45]

- Langenfeld-Mitte und Immigrath: Stadtzentrum (nördliche Hauptstraße, ‚Solingstraße, Marktplatz, Friedhofstraße, Konrad-Adenauer Platz, Kurt Schumacher Straße, Turnerstraße, Auf dem Sändchen), 150 Betriebe (ca. 28.550 qm VF).
- Langenfeld-Mitte: Nahversorgungszentrum Berliner Platz (südliche Hauptstraße, u.a. ALDI, Kaisers), ca. 15 Betriebe (ca. 5.000 qm VF).
- Immigrath: Hardt, TOOM Baumarkt, ALDI (ca. 8.500 qm VF).
- Immigrath: Schneiderstraße, EDEKA, Fressnapf, Trinkgut (ca. 2.750 qm VF).
- Berghausen: Hans- Böckler-Straße, Möbel Kürten und Küchen Schmidt (ca. 15.500 qm VF).
- Berghausen: Alter Knipprather Weg, Dehner Gartencenter (ca. 6.000 qm VF).

[43] Quelle: Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011)

[44] Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011)

[45] Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011)

Stadt Langenfeld	
• Richrath: Nahversorgungszentrum Richrath (Kaiserstraße/ Frankenplatz, u.a. EDEKA), ca. 15 Betriebe (ca. 2.000 qm VF). • Richrath: Oderstraße, ALDI Lebensmitteldiscounter (ca. 1.000 qm VF). • Reusrath: Nahversorgungszentrum Reusrath (Opladener Straße/ Trompeter Straße, u.a. REWE), 10 Betriebe (ca. 2.000 qm VF). • Reusrath: Rheindorfer Straße, Real, Hagebau, Top Zoo, Lidl (ca. 17.000 qm VF).	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[46]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2012/ 13)	*Hauptschulen:* • Langenfeld-Mitte: Felix-Metzmacher Schule, städt. kath. Hauptschule (344). • Immigrath: Käthe-Kollwitz-Schule, städt. Gemeinschaftshauptschule (206). *Realschulen:* • Langenfeld-Mitte: Johann-Gutenberg-Schule, städt. Realschule (442). • Richrath: Kopernikus-Schule, städt. Realschule (510). *Gesamtschulen:* • Richrath: Bettine-von-Arnim Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/ Hilden (1.312). *Gymnasien:* • Immigrath: Konrad-Adenauer-Gymnasium (1.267). *Förderschulen:* • Reusrath: Schule an der Virneburg, Förderschule des Kreises (157)
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2010/ 2011
Fortschreibung geplant	• 2013
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• Langenfeld-Mitte: Pestalozzi-Schule, städt. Förderschule seit 01.02.2011 aufgelöst • Langenfeld-Mitte: Felix-Metzmacher Schule, städt. kath. Hauptschule ab 2013/ 14 sukzessive Auflösung • Immigrath: Käthe-Kollwitz-Schule, städt. Gemeinschaftshauptschule ab 2012/ 13 sukzessive Auflösung • Langenfeld-Mitte: Johann-Gutenberg-Schule, städt. Realschule ab 2013/ 14 sukzessive Auflösung

[46] Stadt Langenfeld: lt. Statistik vom 15.10.2012.

Stadt Langenfeld	
Krankenhäuser	
• Richrath: St. Martinius Krankenhaus Langenfeld (188 Betten). • Reusrath: LVR KLinik (643 Betten).	
ÖPNV-relevante Ziele[47]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Langenfeld-Mitte: Stadthalle und Kulturzentrum, lokaler Bereich. • Langenfeld-Mitte: Theater und Lichtspieltheater (Programmkino) Schauplatz. • Immigrath und Richrath: Sport- und Freizeitpark Langfort, lokaler Bereich. • Immigrath: Hallen und Freizeitbad, lokaler Bereich. • Berghausen: Wasserskianlage, überregional (ca, 120.000 Besucher pro Jahr).
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Behördenstandorte:* • Langenfeld-Mitte: Amtsgericht *Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten[48]:* • Langenfeld Mitte: Altenstube der ev. Kirchengemeinde. • Langenfeld Mitte und Immigrath: Altentagesstätte Caritashaus St. Franziskus. • Immigrath: Altenstube der ev. Kirchengemeinde Langenfeld-Immigrath-Wiescheid. • Immigrath: Seniorentreff der Arbeiterwohlfahrt (AWO). • Immigrath: Altentagesstätte des Deutschen Roten Kreuzes. • Richrath: Altenstube der ev. Kirchengemeinde Langenfeld-Richrath. • Richrath: Seniorentreff der Arbeiterwohlfahrt (AWO) Langfort • Richrath: Seniorentreff der St. Sebastianus Schützenbrüder • Wiescheid: Altenstube der kath. Pfarrgemeinde St. Maria Rosenkranz. • Reusrath: Ökumenischer Altenkreis Reusrath.

[47] Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011); www.langenfeld.de (Zugriff 15.03.2011).

[48] www.langenfeld.de (Zugriff 15.03.2011).

Stadt Langenfeld	
	Seniorenheime (> 50 Betten)[49] • Langenfeld-Mitte und Immigrath: CBT-Wohnhaus St. Franziskus (102 Betten). • Berghausen: Haus Baden Bauträgerges. mbH • Richrath: Seniorenzentrum Karl-Schröder-Haus der AWO (114 Betten) • Richrath: Seniorenwohnanlage St. Martinus Hof (49). • Richrath: HEWAG Seniorenstift GmbH (94 Betten).
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Düsseldorf • Köln • Leverkusen • Monheim a. R.	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[50]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Immigrath: Turnerstraße, Geschosswohnungsbau (100 WE, 2006/ 2008). • Immigrath: Höver Feld, Wohngebiet (50 WE, 2010). • Berghausen: Platanenstraße/ Föhrenweg, Wohngebiet (80 WE, 2005). • Richrath: Dorotheenstraße, Wohngebiet (50 WE, 2008). • Wiescheid: Parkstraße, Wohngebiet (60 WE, 2010). • Richrath: Maisenstraße, Wohngebiet (70 WE, 2009/10).
Einzelhandel	• Immigrath und Langenfeld-Mitte:Solinger Straße 22, Einkaufszentrum Marktkarree (8000 qm VF, 2008). • Immigrath und Langenfeld-Mitte: Umbau ehemaliger Hertie in Ladenzentrum Sass am Markt (6.500 qm VF, seit 2010 bis 2011). • Immigrath: Schneiderstraße, EDEKA Lebensmittelsupermarkt (1.300 qm VF, 2005). • Immigrath: Hardt, TOOM Baumarkt (7.400 qm VF, 2007). • Berghausen: Alter Knipprather Weg, Gartencenter Dehner (6.000 qm VF, 2006). • Richrath: Oderstraße, ALDI Lebensmitteldiscounter (1.000 qm VF, 2004). • Wiescheid: Ohligserstraße, ALDI Lebensmitteldiscounter (800 qm VF, 2009). • Reusrath: Opladenerstraße, REWE Lebensmittelsupermarkt (1.300 qm VF, 2004).

[49] www.langenfeld.de; Internetauftritte der Einrichtungen (Zugriff 17.03.2011).

[50] Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011); www.langenfeld.de (Zugriff 15.03.2011).

Stadt Langenfeld	
Gewerbegebiete	• Berghausen: Katzbergstraße, Büroflächen im Business-Park Katzberg. Büropark (13.000 qm, 2005). • Reusrath: Albert-Einstein Straße, Gewerbegebiet (ca. 6,4 ha, 2007).
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Reusrath: Brunnenstraße, Sportpark (Fußballplatz und Schützenvereinsheim: k.A. zur Größe). • Langenfeld-Mitte: dynamisches Fahrgastinformations-system am S-Bahnhof Langenfeld (2011) • Wartehallenumbau Kapeller Weg, Richtung Solingen (2011)
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[51]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Immigrath: Nelly-Sachs-Straße, Wohngebiet (ca. 80 WE, 2012-2013, Aufstellung im B-Plan). • Berghausen: An der Landstraße (100 WE, 2015-2017, Aufstellung im B-Plan).
Einzelhandel	• Immigrath: Fachmarktzentrum Hardt, nicht zentrenrelevante Waren (8.000-10.000 qm VF, 2015-2017, Zielsetzung Einzelhandelskonzept). • Berghausen: An der Landstraße, Nahversorgungsmarkt (1.800 qm VF, 2015-2017, Aufstellung im B-Plan).
Gewerbegebiet	• Berghausen: Gewerbegebiet am Stolpert (6 ha, 2014-2017, rechtskräftig im B-Plan). • Reusrath: Gewerbegebiet Reusrath Nord-West (10 ha, 2014-2017, rechtskräftig im B-Plan).
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• -

[51] Angaben der Stadt Langenfeld (Januar 2011).

Anlage 6 – Stadt Mettmann

Stadt Mettmann

Bedeutung/ Funktion

- *Kreisstadt*
- Mittelzentrum
- Verwaltungsstandort
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[52]

Stadtteil	Einwohner (2010)[53]	Einwohnerentwicklung 2000 – 2010
Gesamtstadt	*38.840*	*ca. + 1,4 %*
Stadtteil 1 (Innenstadt)	5.464	*ca. + 4,4 %*
Stadtteil 2 (Mettmann –West)	9.624	*ca. + 23 %*
Stadtteil 3 (Berliner Str./ Kaldenberg)	8.379	*ca. – 5,2 %*
Stadtteil 4 (Gewerbegebiet Seibelstr./ Goldberg)	1.450	*ca. – 17,5 %*
Stadtteil 5 (Mettmann-Süd)	5.087	*ca. – 11 %*
Stadtteil 6 (Metzkausen)	5.699	*ca. + 6 %*
Stadtteil 7 (Siedlung Obschwarzbach)	1.275	*ca. – 9,3 %*
Stadtteil 8 (Außenbereiche)	1.861	*ca. – 14 %*

Arbeitsplatzschwerpunkte[54]

- Stadtteil 5: Flurstraße, Georg-Fischer (GF) Gießerei (ca. 1.100 Beschäftigte)
- Stadtteil 1/3: Düsseldorfer Straße, Kreisverwaltung Mettmann (ca. 1.200 Beschäftigte)
- Stadtteil 4: Schöllersheider Straße/ Industriestraße (Gewerbe-und Industriegebiet)
- Stadtteil 4: Seibelstraße/ Kleberstraße (Gewerbegebiet)

Behördenstandorte

- Stadtteil 1/3: Kreisverwaltung
- Stadtteil 1: Amtsgericht
- Stadtteil 2: Kreispolizeibehörde
- Stadtteil 4: ARGE

[52] Quelle: Angaben der Stadt Mettmann (Januar 2011)

[53] Einwohner mit Hauptwohnsitz

[54] Angaben der Stadt Mettmann (Januar 2011)

Stadt Mettmann	
Einzelhandel[55] (Standorte > 1.000 qm Verkaufsfläche)	
• Stadtteil 1: Johannes-Flintrop-Straße/ Mühlenstraße/ Freiheitstraße, Hauptgeschäftsbereich (15.000 qm VF) • Stadtteil 2: Düsseldorfer Straße, Sonderstandort (u.a. Hellweg-Baumarkt) (ca. 8.000 qm VF) • Stadtteil 8: B7 Stadtgrenze zu Düsseldorf, Gartencenter Schley (ca. 7.500 qm VF) • Stadtteil 8: Benninghofer Weg, Gärtnerei Benninghof (ca. 3.000 qm VF) • Stadtteil 5: Flurstraße, solitärer Nahversorgungsstandort (REWE, Aldi, Futterhaus) (ca. 2.500 qm VF) • Stadtteil 3: Steinesweg, perspektivisches Nahversorgungszentrum (u.a. REWE, Aldi) (ca. 2.000 qm VF) • Stadtteil 5: Benninghofer Weg (Trinkgut, Fressnapf) (ca. 2.000 qm VF) • Stadtteil 3: Berliner Straße, Nahversorgungszentrum (u.a. Kaisers) (ca. 1.000 qm VF) • Stadtteil 2: Düsselring/ Karpendeller Weg, Nahversorgungszentrum (u.a. REWE) (ca. 1.000 qm VF)	
Schulen/ Universitäts-und Fachhochschulstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[56]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2011/ 12)	*Hauptschulen:* • Stadtteil 3: Anne-Frank-Hauptschule (ca. 220) *Realschulen:* • Stadtteil 3: Städt. Realschule, Carl-Fuhlrott-Realschule (ca. 500) *Gymnasien:* • Stadtteil 3: Konrad-Heresbach-Gymnasium (ca. 950) • Stadtteil 6: Heinrich-Heine-Gymnasium (ca. 650) *Förderschulen:* • Stadtteil 3: Erich-Kästner-Schule (ca. 110) • Stadtteil 8: Hans-Helmich-Schule (privater Träger) • Stadtteil 6: Förderschule – Förderschwerpunkt Sprache (Sprachheilschule) *Berufliche Schulen/ sonstige Bildungseinrichtungen:* • Stadtteil 5: Berufskolleg Mettmann • Stadtteil 4: Verwaltungsschule Mettmann der Bundesanstalt für Arbeit • Stadtteil 1: Fachseminar für Altenpflege (Altenpflegeschule) des Kreises Mettmann GmbH

[55] Angaben der Stadt Mettmann (Januar 2011);
Stadtforschung Planung: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Mettmann, Dortmund (2009).

[56] Amtliche Schulstatistik, Schuljahr 2011/2012 (Stand Oktober 2011).

Stadt Mettmann	
	Fachhochschule: • Stadtteil 2: Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) (ca. 60 Studierende zur Eröffnung im September 2010 am Standort, Erweiterung bis 600 Studierende geplant[57]) • *nachrichtlich:* *städtische Gesamtschule in Heiligenhaus (gesamt ca. 890 Schüler im SJ 2009/2010)*
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2007
Fortschreibung geplant	• 2012
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	-
Krankenhäuser[58]	
• Stadtteil 1: Evangelisches Krankenhaus (EVK), Gartenstraße (>222 Betten[59])	
ÖPNV-relevante Ziele[60]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismus-verkehr	• Stadtteil 8: Neandertalmuseum, überregional (170.000 Besucher pro Jahr) • Stadtteil 8:Naturschutzgebiet Neandertal (Teile) • Stadtteil 4: Naturbad, Einzugsbereich auch außerhalb des Kreises (40.000 Besucher pro Jahr) • Stadtteil 1: Hallenbad Mettmann am Lavalplatz • Stadtteil 1: Kino Mettmann • Stadtteil 1: Stadthalle • *nachrichtlich:* *Wildgehege, Fundstelle Neanderthaler, Naturschutzgebiet Neandertal(Teile) (Stadtgebiet Erkrath)*
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten:* • Stadtteil 1: Arbeiterwohlfahrt (AWO) DRK Seniorentreff Katholische Kirchengemeinde St. Lambertus, Netzwerk Mettmann *(Caritas in Kooperation mit Ev. Kirche und Stadt Mettmann)*

[57] http://www.fhdw.de/Eroeffnung-FHDW-in-Mettmann.aspx

[58] www.mettmann.de

[59] http://www.evk-mettmann.de/Unsere-Geschichte.11.0.html

[60] Angaben der Stadt Mettmann (Januar 2011)

Stadt Mettmann	
	• Stadtteil 2: Evangelische Kirchengemeinde Mettmann-West • Stadtteil 3: Johanneshaus • Stadtteil 5: Ev. Kirchengemeinde Mettmann-Süd • Stadtteil 6: Evangelische Kirchengemeinde Mettmann-Metzkausen, Katholische Kirchengemeinde Heilige Familie Metzkausen • Stadtteil 7: Ev. Kirchengemeinde Mettmann-Obschwarzbach *Seniorenheime:* • Stadtteil 8: Advent-Wohlfahrtswerk, Seniorenheim Neandertal e. V. (ca. 180 Betten) • Stadtteil 5: Caritas Altenstift (ca. 130 Betten) • Stadtteil 1: Haus Königshof (ca. 100 Betten) • Stadtteil 1: Senioren- und Pflegezentrum St. Elisabeth (ca. 90 Betten) • Stadtteil 1: Senioren-Park „carpe diem" (ca. 90 Betten)
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Düsseldorf • Wuppertal • Ratingen • Hilden • Wülfrath (im Bereich des kurzfristigen Bedarfs, SB-Warenhaus Real)	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[61]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Stadtteil 2: Südring/ Käthe-Kollwitz-Ring etc. (624 EW, ab 2005) • Stadtteil 6: Ratinger Straße/ Moskamp/ Hasselkamp, Märchensiedlung (550 EW, ab 2004) • Stadtteil 1: Schellenberg, Neubebauung Gewerbebrache (ca. 250 EW, ab 2004)
Einzelhandel	• Stadtteil 1: Aufgabe von Einzelhandeleinrichtungen in der Innenstadt (Lebensmittel- und Textilbetriebe, Kaufhaus Karstadt). Reaktivierung des alten Karstadthauses steht bevor mit verdoppelter Verkaufsfläche (von 5.000 qm VF auf ca. 10.000 qm VF).

[61] ebenda

Stadt Mettmann	
	• Stadtteil 2: Verdopplung der Verkaufsfläche des Hellwegbaumaktes (siehe Einzelhandel) (von 4.000 auf 8.000 qm VF) • Stadtteil 8: Ausweitung des Gartencenters Schley (siehe Einzelhandel) (auf 7.500 qm VF) • allgemein:tlw. Verlagerung oder Neuansiedlung von Nahversorgungsbetrieben und Fachmärkten in Wohngebieten (ME-West und ME-Süd) oder Gewerbegebieten (ME-Ost und Seibelstraße).
Gewerbegebiete	• Stadtteil 2: Südring (ab 2006)
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Stadtteil 2: Kreispolizeibehörde, Düsseldorfer Straße/ Adalbert-Bach-Platz (ab 2003)
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[62]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Stadtteil 6: Kirchendelle (Ackerfläche zwischen Mettmann und Metzkausen) (ca. 400 WE ab 2015; Rahmenplanung) • Stadtteil 4: Goldberg/ Stadtwald (ca. 220 WE ab 2011; B-Plan rechtsverbindlich)
Einzelhandel	• Stadtteil 1: Reaktivierung des alten Karstadthauses (Verdoppelung der Verkaufsfläche von 5.000 qm VF auf ca. 10.000 qm VF; Eröffnung für März 2013 geplant)
Gewerbegebiete	• Stadtteil 2: Südring, weitere Besiedlung des GE-Gebietes (siehe Punkt „Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004“) (ca. + 8 ha, Beginn sofort; B-Plan rechtsverbindlich) • Stadtteil 4: Industriestraße, Erweiterung des GE-Gebietes (ca. + 5 ha ab 2012, B-Plan in Aufstellung)
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Stadtteil 6: Neue Sportanlage, Hasseler Straße (2 Kunstrasenfußballplätze, 12 Tennisaußenplätze und 2 Hallenplätze; ab 2011, Fertigstellung ab Dezember 2012; B-Plan rechtsverbindlich) • Neubau Seibelquerspange Verbindung Johannes-Flintrop-Straße zur Schwarzbachstraße; Baubeginn 2013, Bauzeit 2 Jahre; Rechtsverbindlicher B-Plan

[62] ebenda

Stadt Mettmann	
	• Neubau Osttangente / Verbindung Wülfrather Straße zur Elberfelder Straße; Baubeginn 2013; Bauzeit 2 Jahre; Planfeststellungsbeschluss 2011 geplant • Einrichtung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems an den Haltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann Zentrum • Rückbau der Breite Straße/ untere Johannes-Flintrop-Straße/ Schwarzbachstraße nach der Fertigstellung der Seibelquerspange/ nur noch für Anlieger und ÖPNV; geplanter Beginn 2015; Planungsstadium • Neubau Teilumfahrung in Verbindung mit neuem Wohngebiet Kirchendelle / Verbindung Hasseler Straße zur L 239; Baubeginn ab 2015 möglich; bislang liegt nur eine Rahmenplanung als Konzept vor

Anlage 7 – Stadt Monheim

Stadt Monheim am Rhein

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[63]

Stadtbereich	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 2003 – 2010
Gesamtstadt	*43.210*	*ca. + 2.9 %*
Stadtteil Monheim	*26.067*	
Berliner Viertel (101)	10.934	
Zaunswinkel (102)	2.577	
Musikantenviertel (103)	2.347	
Sandberg (104)	7.190	
Alt-Monheim (105)	3.019	
Stadtteil Baumberg	*16.976*	
Österreich Viertel (206)	3.189	
Südliche Berghausener Str. (207)	2.284	
Alt-Baumberg (208)	3.906	
Baumberg Mitte (209)	7.597	

Arbeitsplatzschwerpunkte[64]

- Monheim: Alfred-Nobel-Straße, Bayer Crop Science (1.800 Beschäftigte).
- Monheim: Alfred-Nobel-Straße, Pharmaunternehmen UCB (800 Beschäftigte).
- Monheim: Alte Schulstraße, Stadtverwaltung (500 Beschäftigte).

Einzelhandel (> 1.000 qm Verkaufsfläche)[65]

- Monheim: Raiffeisenmarkt
- Monheim: Gewerbegebiet am Wald
- Monheim: Kielsgraben
- Baumberg: Einkaufszentrum Holzweg
- Baumberg: Hauptstraße
- Baumberg: Sandstraße
- Baumberg: Berghausener Straße (geplant)
- Baumberg: Knipprather Busch

[63] Quelle: Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Januar 2011)

[64] Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Januar 2011); www.monheim.de (Zugriff: 17.03. 2011).

[65] Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Mai 2011); Einzelhandelskonzept Monheim 2005.

Stadt Monheim am Rhein	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[66]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2005/ 06)	*Hauptschulen:* • Monheim: Anton-Schwarz-Schule, Städt. Gemeinschaftshauptschule (287[67]). *Realschulen:* • Monheim: Lise-Meitner-Realschule (ca. 450[68]). *Gesamtschulen:* • Monheim: Peter-Ustinov-Gesamtschule (ca. 1250[69]). *Gymnasien:* • Monheim: Otto-Hahn-Gymnasium (1397[70]). *Förderschulen:* • Monheim: Leo-Lionni-Schule (Förderschule des Kreises Mettmann)
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 2001
Fortschreibung geplant	• wird durch Teilplanungen ergänzt
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• Monheim: Zusammenlegung verschiedener Grundschulen zu Gemeinschaftsgrundschulen. • Monheim: Auflösung der Comeniusschule zum 01.02.2011.
ÖPNV-relevante Ziele[71]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Monheim: Altstadt mit Schelmenturm, lokaler Bereich. • Monheim: Deusser Haus, lokaler Bereich. • Monheim: Marienburg und Marienburgpark, gesamter Kreis. • Monheim: Skulpturenpfad, lokaler Bereich. • Monheim: Rheinufer mit Deichvorland, lokaler Bereich. • Baumberg: Haus Bürgel, überregional. • Monheim: Allwetterbad mona mare.

66 www.monheim.de (Zugriff 22.03.2011); Angaben der Stadt Monheim (Januar 2011)

67 www.anton-schwarz-schule.de (Zugriff 22.03.2011)

68 www.lise-meitner.de (Zugriff 22.03.2011)

69 www.gesamtschule.monheim.de (Zugriff 22.03.2011)

70 www.ohg.monheim.de (Zugriff 22.03.2011)

71 Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Januar 2011); www.monheim.de (Zugriff 22.03.2011).

Stadt Monheim am Rhein	
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten[72]:* • Monheim: Seniorenbegegnungsstätte der Arbeiterwohlfahrt im Luise-Schröder Haus. • Monheim: Seniorenclub der ev. Kirchengemeinde im EKI-Haus. • Monheim: Treffpunkt Resi in der Seniorenresidenz am Rathaus. • Monheim: Seniorentagesstätte der kath. Pfarrgemeinde Gereon. • Baumberg: Seniorenbegegnungsstätte der Arbeiterwohlfahrt im Gertrud-Borkott Haus. • Baumberg: Seniorenclub Frohe Runde der kath. Pfarrgemeinde St. Dionysius. • Baumberg: Seniorenkreis der ev. Kirchengemeinde in der Friedenskirche Baumberg. *Seniorenheime[73]* • Monheim: Diakonie-Zentrum der Bergischen Diakonie Aprath (96 Betten). • Monheim: Seniorenresidenz am Rathaus des Caritasverbands für den Kreis Mettmann • Monheim: Evangelisches Alten- und Pflegeheim der Bergischen Diakonie Aprath • Monheim: Ensemble Pflegezentrum (76 Betten). • Monheim: Luise-Schröder Haus der Arbeiterwohlfahrt (60 Wohnungen). • Monheim: St. Marien Altenheim (95 Wohnungen). • Baumberg: CBT-Wohnhaus Peter Hofer (115 Betten).
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Leverkusen • Düsseldorf • Langenfeld • Köln	

[72] www.monheim.de; Internetauftritte der Einrichtungen (Zugriff 23.03.2011).

[73] www.monheim.de; Internetauftritte der Einrichtungen (Zugriff 23.03.2011).

Stadt Monheim am Rhein	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[74]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Baumberg: Helene-Lange-Straße (2005: 50 WE).
Einzelhandel	• Monheim: Rathausplatz, Bau eines Fachmarktzentrums (Fertigstellung in 2011: VF: 8000 qm).
Gewerbegebiete	• Monheim: Rheinparkallee, Gewerbegebiet Rhein Park, Rheinparkallee (2006: 25 ha). • Baumberg: Gewerbegebiet Knipprather Busch (2006: 6 ha).
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Neubau eines Standortes der HFU (Hochschule für Unternehmensführung) in Monheim (Unterrichtsaufnahme zum Sommersemester 2011) • Verlängerung und Sanierung von bestehenden Bushaltestellen auf der Opladener Str. • Monheim: Rathausplatz, Umgestaltung des Busbahnhofes (Beschluss, Mai 2011 – Oktober 2011) • Monheim: Ausstattung der Endhaltestelle mona mare mit Wendeschleife • Haltestellenausbauprogramm II. Stufe (barrierefreier Ausbau von 3 Bushaltestellen) • Inbetriebnahme von DFI-Anlagen an den Haltestellen Busbahnhof, Hegelstraße, Holzweg, Stauffenbergstraße, Kulturzentrum, mona mare, Kirchstraße (2012)
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[75]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Baumberg: Wohnbaugebiet Baumberg-Ost, mit Sportverlagerung, ab ca. 2015 (100-300 WE).
Gewerbegebiete	• Monheim: Erweiterung Gewerbegebiet „Im Weidental" (ca. 40.000 qm, ab 2012)
Einzelhandel	• -
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Monheim-Gesamt: Umbau verschiedener Knotenpunkte zu Kreisverkehren (Planung, ab 2015) • Baumberg: Baumberg-Ost, Erweiterung des Straßennetzes in Neubaugebieten (Planung, ab 2015).

[74] Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Januar 2011)

[75] Angaben der Stadt Monheim am Rhein (Januar und Mai 2011).

Anlage 8 – Stadt Ratingen

Stadt Ratingen

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Große Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[76]

Stadtteil	Einwohner (2008)	Einwohnerentwicklung 2004 – 2008
Gesamtstadt	*92.780[77]*	*ca. - 0,1 %*
Zentrum	23.922	*ca. + 1,5 %*
West	17.814	*ca. – 1,2 %*
Tiefenbroich	6.506	*ca. – 2,2 %*
Lintorf	15.152	*ca. + 0,03%*
Breitscheid	5.255	*ca. + 0,02%*
Hösel	8.564	*ca. + 1,3 %*
Eggerscheidt	1.007	*ca. – 2,7 %*
Homberg	5.531	*ca. – 1,8 %*
Schwarzbach	470	*ca. – 2,5 %*
Ost	8.559	*ca. – 0,3 %*

Arbeitsplatzschwerpunkte[78]

➔ Die Arbeitsplatzschwerpunkte von Großunternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Gewerbegebiete der Stadtteile Zentrum, West und Ost.

- Zentrum: am Blyth-Valley-Ring/D2-Park, Vodafone, Hauptstandort (ca. 1.400 Beschäftigte)
- Lintorf: an der Rehhecke 50, Rechenzentrum Vodafone (ca. 600 Beschäftigte)
- Ost: an der Balcke-Dürr-Allee/Esprit-Allee/Am Brüll, Esprit-Zentrale (ca. 900 Beschäftigte)

Behördenstandorte

- Zentrum: Amtsgericht
- Zentrum: ARGE (Stadionring)

[76] Quelle: Stadt Ratingen (2009): Statistisches Jahrbuch 2009. Einwohner am Ort der Hauptwohnung

[77] Quelle: Angaben der Stadt Ratingen (Januar 2011) (Stand Ende 2009)

[78] Angaben der Stadt Ratingen (Januar 2011).

Stadt Ratingen	
Einzelhandel (Standorte > 1.000 qm Verkaufsfäche)[79]	
• Zentrum: Lintorfer Straße/Bechemer Straße und Düsseldorfer Straße/Oberstraße, Innenstadtzentrum (Hauptzentrum) (C&A, H+M, Deichmann, Takko, REWE-City, Netto, ALDI) (35.650 qm VK-Fläche) • West: Sonderstandort (u.a. real-SB Warenhaus, Möbelmarkt Roller, Gartencenter Enk) (30.450 qm VK-Fläche) • Tiefenbroich: Daniel-Goldbach-Straße, Sonderstandort (Ratio, gastronomische Betriebe, Friseur, Reisebüro) (ca. 14.575 qm VK-Fläche) • Breitscheid: (u.a. real-SBWarenhaus, toom Baumarkt, ein Gartencenter, Deichmann) (ca. 13.650 qm VK-Fläche) • Lintorf: Lintorfer Markt und Speestraße, Nebenzentrum (Rossmann, Netto, Rewe, Sparkasse) (7.050 qm VK-Fläche) • West: Berliner Straße und Erfurter Straße, Nahversorgungszentrum (Aldi, Netto) (4.250 qm VK-Fläche) • Hösel: Heiligenhauser Straße, Nahversorgungszentrum (Kaiser's, ALDI) (3.325 qm VK-Fläche) • Ost: Homberger Straße, Nahversorgungsstandort (Edeka und Getränkefachmarkt Trinkkauf) (2.750 qm VK-Fläche) • Tiefenbroich: Alter Kirchweg, Nahversorgungsstandort (darunter zwei Lebensmittelmärkte)	
Schulen/ Universitäts-/ Fachhochschulstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[80]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen	*Hauptschulen:* • Zentrum: Elsa-Brandström-Schule, Städt. Hauptschule Süd *Realschulen:* • Zentrum: Friedrich-Ebert-Schule, Städt. Realschule Mitte (440[81]) • West: Käthe-Kollwitz-Schule, Städt. Realschule West (457[82]) • Zentrum: Liebfrauenschule, Erzbischöfliche Realschule f. Mädchen (558[83]) • Lintorf: Werner-Heisenberg-Schule, Städt. Realschule Lintorf

[79] Angaben der Stadt Ratingen (Januar 2011).
Stadt + Handel: Einzelhandelskonzept für die Stadt Ratingen, Dortmund (Juli 2010).

[80] http://www.stadtratingen.de/baseportal/schulen/schulart

[81] http://www.friedrich-ebert-realschule.de/kurzfes.htm

[82] http://www.kksreal.de/

[83] http://www.liebfrauenschule-ratingen.de/html/Steckbrief.html

Stadt Ratingen	
	Gesamtschulen: • West: Martin-Luther-King-Gesamtschule, Städt. Gesamtschule Ratingen (960)[84] *Gymnasien:* • Zentrum: Carl Friedrich von Weizsäcker-Gymnasium, Städt. Gymnasium Mitte • West: Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium, Städt. Gymnasium West (708[85]) • Lintorf: Kopernikus-Gymnasium, Städt. Gymnasium Lintorf (780[86]) *Förderschulen:* • Lintorf: Comeniusschule, Städt. Förderschule - Förderschwerpunkt Lernen und emotionale und soziale Entwicklung, Offene Ganztagsschule • West: Helen-Keller-Schule, Förderschule des Kreises Mettmann - Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung • Zentrum: Private Förderschule II der Graf-Reckestiftung - Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung, Dependance: Schuletage in der Heilpädagogischen Tagesstätte *Berufsschulen:* • Zentrum: Adam-Josef-Cüppers-Berufskolleg • Lintorf: Heinrich-Heine-Schule *(Dependance des Adam-Josef-Cüppers-Berufskollegs)* *sonstige Schulen:* • Zentrum: Franz-Rath-Weiterbildungskolleg - Abendrealschule -
Schulentwicklungsplanung (Stand)	• Schulentwicklungsplan 2010 befindet sich in der Entwurfsfassung und enthält lediglich Aussagen zum Primarbereich
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• derzeit keine relevanten Veränderungen absehbar
Krankenhäuser[87]	
• Zentrum: Werdener Straße, St. Marien Krankenhaus GmbH Ratingen (ca. 200 Betten) • Zentrum: Rosenstraße, Ev. Fachkrankenhaus und Altenpflege gGmbH (ca. 145 Betten)	

[84] http://www.martin-luther-king-schule-ratingen.de/?page_id=578

[85] http://www.dbg-ratingen.de/go/scientext/home/schule.xhtml

[86] http://www.kopernikus-gymnasium-ratingen.de/44/40983.html

[87] http://www.klinikfuehrer-rheinland.de

Stadt Ratingen	
• Lintorf: Thunesweg, Fliedner Krankenhaus Ratingen (ca. 175 Betten) • West: Niederbeckweg 6, Schwarzbachklinik Ratingen (ca. 30 Betten)	
ÖPNV-relevante Ziele[88]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismus-verkehr	• West: Erholungspark Grüner See, auch außerhalb des Kreises • Zentrum: Industriemuseum Cromford, auch außerhalb des Kreises • Zentrum: Blauer See (Freilichtbühne), gesamter Kreis, jedoch nur Einzelveranstaltungen • Lintorf: Allwetterbad Lintorf, lokal, jedoch hohe Besucherzahl • Lintorf: Jugendzentrum Manege • Zentrum: Angerbad, lokal • Zentrum: Stadion, gesamter Kreis, jedoch nur Einzelveranstaltungen • Zentrum: Kinocenter Ratingen • Zentrum: Stadthalle Ratingen • West: Eissporthalle Ratingen (Zukunft der Eissporthalle ist weiterhin ungewiss)
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten:* • Stadtteil Zentrum: Seniorentreff Ratingen Mitte, Seniorentreff Ratingen Süd Seniorentreff der Arbeiterwohlfahrt "Weiße Villa" • Stadtteil Ost: Seniorentreff Ratingen Ost • Stadtteil Tiefenbroich: Seniorentreff Ratingen Tiefenbroich • Stadtteil West: Seniorentreff Ratingen West • Stadtteil Lintorf: Seniorentreff der Evgl. Kirchengemeinde Lintorf-Angermund AwoTREFF Lintorf • Stadtteil Hösel: Begegungsstätte Geschwister-Gerhard e.V. • Stadtteil Eggerscheidt: Seniorentreff Eggerscheidt *(Der Seniorentreff Eggerscheidt ist aufgrund ehrenamtlicher Betreuung nur donnerstags von 14.00 - 17.00 Uhr geöffnet* *Seniorenheime (> 50 Betten)* • Stadtteil Ost: Haus Salem (ca. 200 Betten) • Stadtteile Hösel: Pro Seniore Waldklinik Hösel Senioren- und Pflegeheim (ca. 155 Betten[89])

[88] Angaben der Stadt Ratingen (Januar 2011)

Stadt Ratingen	
	• Stadtteil Zentrum: St. Marien Seniorenheim und Seniorenzentrum Marienhof (ca.114 Betten) • Stadtteil Zentrum: Ev. Alten- und Pflegeheim Ratingen (ca. 60 Betten) • Stadtteil Homberg: Wichernheim
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• in erster Priorität Düsseldorf, • in zweiter Priorität mit deutlichem Abstand Essen • (Heiligenhaus)	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[90]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Zentrum: Bodelschwinghstraße (107 WE, 2006; B-Plan M 225) • Ost: Balcke-Dürr-Allee (89 WE, 2003 – 2005; B-Plan Ost 313) • West: Felderhof (83 WE, 2003 – 2005; B-Plan SW 263) • West: Felderhof (72 WE, 2006; B-Plan SW 263) • Mitte: Calor-Emag-Straße (77 WE, 2003 – 2005; B-Plan M 312)
Einzelhandel	-
Gewerbegebiete	• Ost: Balcke-Dürr-Allee (ca. 7.200 qm; B-Plan Ost 313) • Lintorf: (ca. 11 ha, Baubeginn seit 2010; Bebauungsplan L 203 „An den Dieken“)
sonstige Entwicklungen im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	-
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[91]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• West: Neubaugebiet Felderhof, Felderhof / Zur Spiegelglasfabrik (268 WE) • Lintorf: An den Dieken, An den Dieken / Am Brand (163 WE, Baubeginn seit 2010)
Einzelhandel	• Ost: Neubau Esprit-Outlet, am Voisweg (ehemaliges Gießereigelände) (siehe sonstige Vorhaben) (ca. 5.000 qm VF) ➔ dementsprechend Aufgabe des Esprit-Outlets in

[89] http://www.pro-seniore.de/senioren/pflege/residenz-waldklinik-hosel-allgemein.html

[90] ebenda

[91] ebenda

Stadt Ratingen	
	Ratingen-Tiefenbroich, Am Rosenkothen
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Bushaltestellenausbauprogramm • barrierefreier Umbau von vier Haltestellen/-positionen im Jahr 2013 nach Haltestellenkonzept (mit Wartehalle) o Brandenburger Straße, Fahrtrichtung Ratingen Ost o Broichhof, Fahrtrichtung DÜ o Gothaer Straße, Fahrtrichtung DÜ o Grevenhauser Weg, Fahrtrichtung Dorfstr. • barrierefreier Ausbau und Errichtung DFI ZOB Ratingen Mitte • barrierefreier Ausbau SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel • Neuanlage der Bushaltepunkte im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ratingen-Hösel • Zentrum/ Ost: Neutrassierung K10n, Verbindung Neanderstr. - Mettmanner Str. • Homberg: Neubau A 44, Ratingen-Ost – Velbert • Zentrum: Ausbau Düsseldorfer Straße, Abschnitt Europaring - Sandstr. (Baubeginn vsl. 2013; Ausbau in bestehender Verkehrsfläche) • Tiefenbroich: Kreisverkehr „Am Roten Kreuz, Jägerhofstraße“ anstelle LSA

Anlage 9 – Stadt Velbert

Stadt Velbert

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Große Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[92]

Stadtteil	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 2000 – 2010
Gesamtstadt	84.326	- 6.741 EW (ca. – 7,4 %)
Velbert Mitte (gesamt)	49.291	- 4.097 EW (ca. – 7,7 %)
Ve-Langenberg (gesamt)	15.920	- 1.630 EW (ca. – 9,3 %)
Ve.-Neviges (gesamt)[93]	19.115	- 1.014 EW (ca. – 5,0 %)

Arbeitsplatzschwerpunkte[94]

➔ *Kernkompetenz Schließ- und Sicherheitstechnik*

- Velbert-Mitte: Siemensstraße / Langenberger Str., Industriegebiet Röbbeck (ca. 4.000 Beschäftigte)
- Velbert-Neviges: Siebeneicker Str., Am Rosenhügel, Industriegebiet Siebeneick und Rosenhügel (inkl. Fa. Erbslöh) (ca. 2.100 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Firma HuF, Güterstraße/Steeger Str. (ca. 1.400 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Klinikum Niederberg, Robert-Koch-Str. (ca. 900 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Firma BKS, Heidestraße (ca. 650 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Am Lindenkamp, Gewerbegebiet Am Lindenkamp (inkl. Betriebshof TBV AöR/ Stadt Velbert) (ca. 500 Beschäftigte)
- Velbert-Neviges: Nevigeser Str. / Neustraße, Gewerbegebiet Neustraße (ca. 500 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Talstraße, Gewerbegebiet Talstraße (ca. 400 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Fa. CES, Friedrichstraße 243 (ca. 400 Beschäftigte)
- Velbert-Mitte: Rathaus Stadt Velbert, Thomasstraße 1 (ca. 400 Beschäftigte)

Behördenstandorte

- Velbert-Mitte: Amtsgericht
- Velbert-Mitte: ARGE
- Velbert-Mitte: Finanzamt

[92] Angaben der Stadt Velbert (Einwohner mit Hauptwohnsitz; Januar 2011)

[93] inkl. Tönisheide

[94] Angaben der Stadt Velbert (Januar 2011)

Stadt Velbert

Einzelhandel[95]

- Velbert-Mitte: Mitte/ Innenstadt, Friedrichstraße, zentraler Versorgungsbereich, alle zentrenrelevanten Sortimente (36.000 qm VF)
- Velbert-Mitte: Metallstraße, Baumarkt OBI (16.500 qm VF)
- Velbert-Mitte: Flandersbacher Weg, Möbel Rehmann (14.000 qm VF)
- Velbert-Mitte: Heiligenhauserstraße, Sonderstandort (Aldi, Lidl, dm, Penny, Reno, Fressnapf, etc.) (5.000-6.000 qm VF)
- Velbert-Mitte: Friedrichstraße 303-311, City Park, Sonderstandort (Mediamarkt, Edeka, etc.) (5.400 qm VF)
- Velbert-Neviges: Mitte, Elberfelder Str., Nebenzentrum (Marktkauf, etc.) (4.200 qm VF)
- Velbert-Langenberg: Langenberg-Mitte, Seidenweberplatz/Hauptstraße, Nebenzentrum Langenberg (4.000 qm VF)
- Velbert-Mitte: Werdener Str., Am Wasserfall Gartencenter Schley (3.800 qm VF)
- Velbert-Langenberg: Nierendorf, Bonsfelder Str., Nahversorgungsstandort (Möbel Markmann etc.) (3.600 qm VF)
- Velbert-Neviges: Tönisheide, Nevigeser Str. / Kuhlendahler Str., Nahversorgungszentrum (Aldi, etc.) (2.200 qm VF)
- Velbert-Neviges: Am Rosenhügel (Edeka, Aldi) (2.100 qm VF)
- Velbert-Langenberg: Heegerstraße, Holz Lumbeck Baumarkt (2.000 qm VF)
- Velbert-Mitte: Birth, Röntgenstraße, Nahversorgungszentrum (Edeka, etc.) (1.500 qm VF)
- Velbert-Mitte: West/ Am Berg, Heiligenhauser Str., Nahversorgungszentrum (1.300 qm VF)
- Velbert-Langenberg: Bonsfelder Str. 71, Rewe und Getränkemarkt (ca. 1.000 qm VF)
- Velbert-Langenberg: Bonsfeld, Bonsfelder Str. und Looker Str., Nahversorgungs-standort (ca. 1.000 qm VF)

Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2010/ 11)[96]

Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2005/ 06)	*Hauptschulen:* • Velbert-Mitte: Städt. Gem. –Hauptschule Am Baum (ca. 560) • Velbert-Mitte: Städt. Gem. –Hauptschule Martin-Luther-King-Schule • Velbert- Neviges: Städt. Gem. –Hauptschule Hardenbergschule (ca. 440)

[95] Angaben der Stadt Velbert (Januar 2011);
Stadt + Handel: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Velbert, Dortmund (Februar 2008)

[96] komplan: Schulentwicklungsplanung der Stadt Velbert, Bochum (August 2008);
http://velbert.de/familie-soziales/schulen/default.asp

Stadt Velbert	
	Realschulen: • Velbert-Mitte: Städt. Realschule Kastanienallee (ca. 750) • Velbert-Neviges: Städt. Realschule Heinrich-Kölver-Schule (ca. 520) *Gesamtschulen:* • Velbert-Mitte: Städt. Gesamtschule Poststraße Velbert-Mitte (ca. 1.340) • Velbert-Mitte: Christliche Gesamtschule Bleibergquelle *Gymnasien:* • Velbert-Mitte: Städt. Gymnasium Nikolaus-Ehlen-Gymnasium (ca. 820) • Velbert-Mitte: Städt. Gymnasium Geschwister-Scholl-Gymnasium (ca. 700) • Velbert-Langenberg: Städt. Gymnasium Velbert-Langenberg (ca. 650) • Velbert-Lamgenberg: Priv. Waldorfschule (nur Oberstufe) (siehe Berufsschulen) *Förderschulen:* • Velbert-Mitte: Städt. Förderschule "In den Birken", Förderschwerpunkt Lernen (ca. 270) *Berufsschulen:* • Velbert-Mitte: Öffentl. Berufskolleg Niederberg Schule der Sekundarstufe II (ca. 2.500[97]) • Velbert-Mitte: Priv. Berufskolleg Bleibergquelle Fachschule für Sozialpädagogik Fachoberschule Sozial- und Gesundheitswesen (ca. 480[98]) • Velbert-Langenberg: Priv. Waldorfschule Windrather Talschule (siehe Gymnasien)
Schulentwicklungsplanung Stand Fortschreibung geplant für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• SEK II 2006 – 2014 (Stand 2008) • ggf. anlassbezogene SEP (Einrichtung einer 2. Gesamtschule) in 2011 • Auflösung der Pestalozzi-Hauptschule zum SJ 2010/2011, im Gegenzug Neubau Gemeinschaftshauptschule Velbert-Mitte, Grünstraße (2012 Realisierung)

[97] http://www.berufskolleg-niederberg.de/profil.php

[98] (http://www.bkbleibergquelle.eu/wp/?page_id=35)

Stadt Velbert	
Krankenhäuser	
• Velbert-Mitte: Klinikum Niederberg (ca. 520 Betten)[99] • Velbert-Langenberg: Fachklinik Langenberg Fachklinik für Suchtkranke (ca. 100 Betten[100])	
ÖPNV-relevante Ziele[101]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismus-verkehr	• Velbert-Mitte: Herminghauspark und Parkbad, lokaler Bereich • Velbert-Mitte: Jugendgästehaus und Bildungsstätte am Buschberg , überregional • Velbert-Mitte: Freizeitpark Höferstraße, auch außerhalb des Kreises (Eröffnung Mai 2011) • Velbert-Mitte: Metallstraße Sportpark Industriestraße (Eröffnung Ende 2012) • Velbert-Langenberg: Waldkletterpark Hordtberg, auch außerhalb des Kreises • Velbert-Langenberg: Nizzabad, Hallenbad, überregional • Velbert-Langenberg: Wandergebiet Deilbachtal, Felderbachtal, Hordtberg, überregional • Velbert-Neviges: Mariendom, Wallfahrt, überregional • Velbert-Neviges: Panoramabad, Hallen- und Freibad, auch außerhalb des Kreises (Wuppertal) • Velbert-Mitte: Best-Western Hotel, überregional
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	*Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätten:* • Verbert-Mitte: Begegnungszentrum Am Kostenberg (Ev. Kirchengemeinde Velbert-Dalbecksbaum) Seniorentreff der AWO (Ortsverein Velbert) DRK Seniorenzentrum GmbH • Velbert-Langenberg: Haus der Senioren Begegnungsstätte (Ev. Kirchengemeinde Langenberg) Seniorentreff der AWO (Ortsverein Langenberg) Seniorenzentrum St. Michael • Velbert-Neviges: "Glocken-Treff" (Kath. Kirchengemeinde Maria, Königin des Friedens) Seniorentreff der AWO (Ortsverein Neviges)

99 http://www.klinikum-niederberg.de/53.html

100 http://www.fachklinik-langenberg.de/01/de/content/unser-haus/index.shtml

101 Angaben der Stadt Velbert (Januar 2011)

Stadt Velbert	
	Seniorenheime (> 50 Betten): • Verbert-Mitte: DRK Seniorenzentrum GmbH, Wordenbecker Weg 56 (227 Pflegeplätze/ 23 Seniorenwohnungen) • Velbert-Mitte: Seniorenzentrum Residenz Rheinischer Hof (DRK Seniorenzentrum GmbH), Kolpingstraße 5-7/ Friedrichstraße 115-117 (80 Pflegeplätze/ 27 Seniorenwohnungen) • Velbert-Mitte: Johanniterheim Velbert, Cranachstr. 58 (120 Pflegeplätze) • Velbert-Mitte: Seniorenresidenz „Haus Bergisch Land", Forststraße 21 (244 Pflegeplätze/ 8 Seniorenwohnungen) • Velbert- Langenberg: Seniorenzentrum Haus Meyberg, Pannerstraße 3 (82 Pflegeplätze) • Velbert- Langenberg: Elisabeth-Stift Heim und Tagespflege, Krankenhausstraße 19 (80 Pflegeplätze) • Velbert- Langenberg: Senioren Park "carpe diem", Hauptstraße 25, 25 a+c (80 Pflegeplätze/ 45 Seniorenwohnungen) • Velbert-Neviges: Ev. Altenheim Neviges, Emil-Schniewind-Straße 13 (72 Pflegeplätze/ 18 Seniorenwohnungen/ 5 Gruppenwohnungen)
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Düsseldorf • Essen • Wuppertal • Mülheim (Rhein-Ruhr-Zentrum) • Heiligenhaus	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[102]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Velbert-Mitte: Am Nordpark Rückbau, Hochhäuser Nordpark 4-8 (siehe Planung bis 2017) (-189 WE bis 2010) • Velbert-Mitte: Schlossstraße/ Rudolfstraße, Stadtumbau – Neubau Geschosswohnungsbau u. Lebensmittelmarkt (ca. 100 WE, 2007-2010) • Velbert- Langenberg: Alte Poststraße/ Heinenberg, Wohngebiet Alte Poststraße (ca. 60 WE 2001 ff.) • Velbert-Neviges: Am Kröcklenberg, Wohngebiet Tönisheide Kröcklenberg (ca. 55-60 WE 2002 ff.)

102 ebenda

Stadt Velbert	
	• Velbert-Langenberg: Hauptstraße, Wohnen/Pflege/Hotel = Hecking´sches Gelände (60 WE, 80 Pflegeplätze, 30 Hotelzimmer)
Einzelhandel	• Velbert-Mitte: Stadtzentrum Velbert, Leerstand Hertie (-6.800 qm VF) • Velbert-Neviges: Neuer Nahversorgungsstandort Rosenhügel (Aldi, Edeka) (+2.100 qm VF abzgl. Wegfall alter Edeka-Standort –400 qm VF) • Velbert-Mitte: Schlossstraße, Neuansiedlung Nahversorgung (siehe Wohngebiete) (Penny + weitere Einzelhandelsbertriebe) (+1.000 qm VF) • Velbert-Neviges: Nevigeser Str., Lebenmittelmarkt (Netto) (+800 qm VF) • Velbert-Langenberg: Bonsfelder Str., Lebensmittelmarkt (Lidl) (+800 qm VF) • Velbert-Mitte: Heidestraße, Verlagerung und Neuansiedlung Lebensmittel und weiterer Einzelhandel (Aldi, Lidl, Fressnapf, etc.) • Velbert-Langenberg: Wiemhof, Schließung Aldi-Markt
Gewerbegebiete	• Velbert-Mitte: Talstraße, Gewerbegebiet Talstraße
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Velbert-Mitte: Neubau eines Behördenstandortes an der Ecke Heiligenhauser Straße / Jahnstraße (ehemalige Hauptschule Am Baum)
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[103]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Velbert-Mitte: Am Nordpark Stadtumbau – Rückbau Geschosswohnungen Neubau EH/DH (-252 WE + 55 WE 2012 ff.; B-Plan Entwurf) • Velbert-Mitte: Sontumer Str. Wohnbebauung Areal Woeste (200 WE; 2013ff.; Vorentwurf /Rahmenplan) • Velbert-Mitte: Rosenweg, Nelkenweg „Grüne Insel" Birth, Rückbau und Neubau EH/DH (-159 WE+ 64 WE 2010 ff.; Vermarktung) • Velbert-Mitte: Jupiterstr. / Marsstr. Wohngebiet Sonnenblume (ca. 120 WE; 2014/ 2015; Vorentwurf /Rahmenplan) • Velbert-Mitte: Oststraße, Kurze Straße Ev. Gemeindezentrum und Wohnbebauung (ca . 90 WE; Wettbewerb abgeschlossen) • Velbert-Mitte: Kastanienallee (Sportplatz) (ca. 80 WE; 2012-2014)

103 Angaben der Stadt Velbert (Januar 2011; Ergänzungen Januar 2012)

Stadt Velbert	
	• Velbert-Langenberg: Fellerstraße Wohngebiet Fellerhof (70 – 100 WE; 2012-2015) • Velbert-Neviges: Hügelstraße Erweiterung Wohngebiet Obere Hügelstraße (60 WE; 2012-2015) • Velbert-Neviges: Wimmersberger Str. Wohngebiet (52 WE; 2012ff.; Vorentwurf /Rahmenplan)
Einzelhandel	• Velbert-Mitte: Marktzentrum, Kolpingstraße, Friedrichstr., Oststr., ECE (19.000 qm VF, 2014/2015 B-Plan Aufstellung) • Velbert-Mitte: Kaufland Warenhaus Kleestraße (5.000 qm VF; 2011/2012, Realisierung) • Velbert-Mitte: Umnutzung Hertie-Gebäude mit Einzelhandel (EG), Büro und Dienstleistung • Velbert-Mitte: Flandersbacher Weg (15.000 qm VF, 2012ff; Erweiterung Möbel Rehmann) • Velbert-Mitte: Sontumerstraße (5.000 qm VF, 2013ff; E-Center)
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Velbert-Mitte: Grünstraße, Neubau Hauptschule (2012 Realisierung) • Velbert-Mitte: Metallstraße Sportpark Industriestraße 1. BA: Sporthallenkomplex und Leichtathletikanlage (Eröffnung Ende 2012 erfolgt) • Velbert-Mitte: Erholungsgebiet Röbbeck / Rottberger Straße • Velbert-Mitte: Friedrichstraße, Bau eines ZOB (abhängig von der Förderung; ca. 2015) • P+R-Anlagen Bf Nierenhof und Bf Velbert-Neviges

Anlage 10 – Stadt Wülfrath

Stadt Wülfrath

Bedeutung/ Funktion

- Mittelzentrum
- Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt

Bevölkerungsverteilung/ -entwicklung[104]

Stadtteil	Einwohner (2010)	Einwohnerentwicklung 2000 – 2010
Gesamtstadt	*21.834*	*ca. -3,1 %*
1 (Bereich Flandersbach)	1.218	
2 (Bereich Kocherscheidt)	476	
3 (Bereich Oberdüssel)	411	
4 (Bereich Rhodenhaus)	467	
5 (Bereich Fliethe)	2.952	
6 (Zentrum)	4.593	
7 (Bereich Schlupkothen)	4.319	
8 (Kiefernweg)	4.584	
9 (Bereich Düssel/ Aprath)	1.686	

Gewerbegebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte[105]

- Bezirk 2: Dieselstraße, Gewerbegebiet Kocherscheidt (Rawa Stahlhandel GmbH, Strack Lift Automation GmbH, MIGUA Fugensysteme GmbH, Jonas Farbenwerke GmbH, Schulz & Busch Fördertechnik GmbH, Ashland-Südchemie-Kernfest (ASK Chemicals) GmbH, Spedition Caspers (ca. 800-1.000 Beschäftigte)
- Bezirk 5: Fortunastraße, Gewerbegebiet Zur Fliethe (ca. 600-800 Beschäftigte)
- Bezirk 2: Röntgenstraße/Dieselstraße/ Robert-Bosch-Straße, Gewerbegebiet Nord-Erbach (z.B. Tedrive Steering Systems GmbH, Respecta Maschinenbau GmbH, Jeners Druckgusstechnik GmbH, J. Mai & Co. GmbH Betonfertigteile) (ca. 700 Beschäftigte)
- Bezirk 3: Otto-Ohl-Weg, Bergische-Diakonie Aprath (ca. 500 Beschäftigte)
- Bezirke 1/2/4/5: Rheinkalk Werk Flandersbach) (ca. 500 Beschäftigte)

Einzelhandel[106]

- Bezirk 5: Zur Fliethe, Nahversorgungsstandort (Real Markt, dm Drogeriemarkt, Sparkasse, Praktiker Baumarkt, Raiffeisenmarkt) (ca. 11.000 qm Vk-Fläche)
- Bezirk 6: Goethestraße/Im Spring/Wilhelmstraße, Zentraler Versorgungsbereich Innenenstadt (diverse Filialisten, inhabergeführte Einzelhandelsbetriebe,

104 Quelle: Angaben der Stadt Wülfrath (Januar 2011)

105 Quelle: Angaben der Stadt Wülfrath (Januar 2011)

106 Quelle: Angaben der Stadt Wülfrath (Januar 2011); Junker und Kruse Stadtforschung Planung: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Wülfrath, Dortmund (Januar 2008)

Stadt Wülfrath	
zentrenrelevante Branchen, Rewe, Kik, Aldi, Penny) (ca. 7.000 qm VK-Fläche) • Bezirk 5: Innenstadt, Mettmanner Str., (Poco Möbelhaus) (ca. 4.500 qm VK-Fläche) • Bezirk 7: Stadtteil Ellenbeek, Liegnitzer Straße, Nahversorgungszentrum (Liegnitzer, Kaufpark, Kaufpark Getränkemarkt, Aldi, Sparkasse) (ca. 3.000 qm VK-Fläche)	
Schulen/ Universitätsstandorte (Schuljahr 2009/ 10)[107]	
Schulstandorte mit Angabe der Schülerzahlen (Schuljahr 2009/ 10)	*Hauptschulen:* • Bezirk 6: Städt. Gemeinschaftshauptschule Wolverothe (312) *Realschulen:* • Bezirk 5: Städt. Realschule (Theodor-Heuss-Realschule) (633) • Bezirk 7: Freie Aktive Realschule Wülfrath (ca. 60) *Gymnasien:* • Bezirk 8: Städt. Gymnasium (1.016) *Förderschulen:* • Bezirk 3: Evangelische Förderschule (Bergische diakonie Aprath; ca. 190 Schüler)
Schulentwicklungsplanung	
Stand	• 29.06.2010 (Beschluss)
Fortschreibung geplant	• jährliche Fortschreibung
für Schülerbeförderung relevante Aussagen (z. B. Standortschließungen)	• Bezirk 7: Umbau/Erweiterung Realschule und Neubau Grundschule FASW Düsseler Straße/ Südstraße (2012/2013)
ÖPNV-relevante Ziele[108]	
planungsrelevante Einrichtungen und Ziele im Freizeit-/ Tourismusverkehr	• Bezirk 2: Zeittunnel Wülfrath, überregional (ca. 13.000 Besucher, saisonal in den Sommermonaten) • Bezirk 5: Niederbergisches Museum, außerhalb des Kreises (ca. 5.000 Besucher pro Jahr) • Bezirk 6: Wülfrather Wasserwelt, lokaler Bereich • Bezirk 2: Paul-Ludowigs-Haus (Veranstaltungsort), lokaler Bereich • Bezirk 3: Kommunikationszentrum Schlupkothen, lokaler Bereich • Bezirk 1: Scheidter Höhenweg in Rohdenhaus Schlupkothen, etc.
sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV	• Bezirk 2: Sportanlage Erbacher Berg, gesamter Kreis • Bezirk 5: Sporthalle Fliethe, gesamter Kreis

[107] Quelle: Stadt Wülfrath: Schulentwicklungsplanung, Wülfrath (April 2010)

[108] Quelle: Angaben der Stadt Wülfrath (Januar 2011)

Stadt Wülfrath	
	Seniorentreffs/ Seniorenbegegnungsstätte: • Bezirk 6: Seniorenbegegnungsstätte (AWO Ortsverein Wülfrath) *Seniorenheime (> 50 Betten):* • Bezirk 3: Bergische Diakonie Aprath Alten- und Pflegeheime, Haus-Otto-Ohl (ca. 85 Betten)[109] • Bezirk 6: Bergische Diakonie Aprath Alten- und Pflegeheime, Haus-August-von-der-Twer (ca. 115 Betten)[110] • Bezirk 6: Bergische Diakonie Aprath, Haus-Luise-von-der-Heyden (ca. 80 Betten)[111]
Regionale Verflechtungen (Besonderheiten)	
• Wuppertal • Essen • Düsseldorf • Mettmann • Velbert	
Planungsrelevante Entwicklungen seit 2004[112]	
Wohngebiete (> 50 WE)	• Bezirk 7/9: Flehenberg/Düsseler Straße (BPlan 2.10 „Flehenberg") (ca. 70 WE) (siehe Planung bis 2017)
Einzelhandel	• keine nennenswerten Änderungen
Gewerbegebiete	-
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	-
Planungsrelevante Entwicklungsvorhaben bis 2017[113]	
Gewerbegebiete	• Bezirk 2: Gewerbegebiet Kruppstraße-Nord (ca. ab 2013/2014)
Wohngebiete (> 50 WE)	• Bezirk 7/9: Flehenberg/ Düsseler Straße, (ca. 130 WE ab 2012/13; B-Plan 2.10 „Flehenberg") • Bezirk 8: südl. Lindenstraße, Schlehenweg und Rotdornweg (ca. 130 WE bis 2014; B-Plan 2.0.9 „Kastanienallee")

109 http://www.bergische-diakonie.de/html/bereiche/altenhilfe-verbund/unsere-angebote/alten-und-pflegeheime.html

110 ebenda

111 ebenda

112 ebenda

113 ebenda

Stadt Wülfrath	
	• Bezirk 7: Wohngebiet Südstraße/Stiftstraße (ca. 90 WE ab 2012)
Einzelhandel	• Bezirk 6: Innenstadt, Einkaufszentrum Goethestraße: Vollsortimenter, Discounter, Drogeriemarkt und Textilmarkt (ca. 4.000 qm VKF bis 2012/2013; B-Plan 1.26 „ehemaliges Rathausareal" im Verfahren z.Zt. Offenlage)
sonstige Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur	• Bezirk 6: Neu- und Umbau der Bushaltestellen „Stadtmitte/Bussteige 1/2 (Am Diek) und 3/4 (Goethestraße) im Rahmen des Neubaus des Einkaufszentrums „Anger-Markt": Barrierefreier Ausbau und Errichten von 2 DFI-Anlagen (2013) • barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Düsseler Tor (2013) • Einrichten eines Dynamisches Fahrgastinfosystems am SPNV-Haltepunkte Wülfrath-Aprath • Bezirk 7/9: Verkehrsberuhigung im Wohngebiet „Flehenberg" (BPlan 2.10; bis 2017) • Bezirk 2: Ortsumgehung Nord, Abschnitt E (Ausbau/ Verlängerung der Kruppstraße mit Anbindung zur Dieselstraße; 2012) • Bezirk 6: Umgestaltung Innenstadteingang Nord (KVP und Änderung der Verkehrsführung zwischen Bahnhofstraße, Wilhelmstraße, Mettmanner Straße, Bahnhofsareal und Henry-Ford-II-Straße; Umsetzung ca. 2016-2018)

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

Anlagenband II – Tabellen

Stand September 2013

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Inhalt:

Anlage 1 Anlagen zur Raumstruktur und soziodemografische Daten 1
Anlage 2 Anlagen zur Bestandaufnahme der ÖPNV-Angebotsstruktur 9
Anlage 3 Anlagen zur Bestandsbewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs. 32
Anlage 4 Ergebnisse der Regionalkonferenzen 78

Tabellen

1 Weiterführende Schulen im Kreis Mettmann 1
2 Freizeiteinrichtungen im Kreis Mettmann 5
3 Linien- und Bedienungsangebot (Stand: Fahrplan November 2012) 9
4 Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung weitgehend geringer Ausprägung (Stand I./II. Quartal 2012) 32
5 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Erkrath (HVZ und NVZ) 41
6 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Haan (HVZ und NVZ) 43
7 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Heiligenhaus (HVZ und NVZ) 44
8 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Hilden (HVZ und NVZ) 46
9 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Langenfeld (HVZ und NVZ) 47
10 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Kreisstadt Mettmann (HVZ und NVZ) 49
11 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Monheim a. R. (HVZ und NVZ) 50
12 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Ratingen (HVZ und NVZ) 52
13 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Velbert (HVZ und NVZ) 54
14 Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Wülfrath (HVZ und NVZ) 56
15 Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der HVZ (Übergangszeiten > 15 Minuten; Stand Dezember 2011)..... 59
16 Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der NVZ (Übergangszeiten > 15 Minuten; Stand Dezember 2011)) 62

17 Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der HVZ (Übergangszeiten ≤ 2 Minuten; Stand Dezember 2011)) 65

18 Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der NVZ (Übergangszeiten ≤ 2 Minuten; Stand Dezember 2011) 66

19 Reisezeiten ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen 68

20 Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten im ÖV (Verkehrsmodell) 71

21 Bereiche mit regelmäßigen Verspätungen aufgrund von Defiziten in der Verkehrsdurchführung 75

22 Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse aus den Regionalkonferenzen nach Handlungsfeldern 78

Anlage 1
Anlagen zur Raumstruktur und soziodemografische Daten

Tabelle 1: Weiterführende Schulen im Kreis Mettmann

Schulart	**Name**
Erkrath	
Hauptschule	Städt. Gemeinschaftshauptschule Albert-Schweitzer-Schule
Hauptschule	Städt. Gemeinschaftshauptschule Carl-Fuhlrott-Schule
Realschule	Städt. Realschule Erkrath
Realschule	Städt. Realschule Hochdahl
Gymnasium	Städt. Gymnasium am Neandertal
Gymnasium	Städt. Gymnasium Hochdahl
Förderschule	Städt. Förderschule Friedrich-Fröbel Schule
Privatschule	Bergisches Internat
Haan	
Hauptschule	Hauptschule „zum Diek"
Realschule	Emil-Barth-Realschule
Gymnasium	Städtisches Gymnasium
Freie Schule	Freie Waldorfschule, Berufskolleg für Technik und Naturwissenschaften
Berufliche Schule	Landesfinanzschule
Berufliche Schule	Schulungsstätte für Arbeitssicherheit der Bau-Berufsgenossenschaft Rheinland/ Westfalen, Zwengenberger Straße
Volkshochschule	VHS/ Musikschule
Heiligenhaus	
Realschule	Städtische Realschule
Gymnasium	Immanuel-Kant-Gymnasium
Gesamtschule	Städtische Gesamtschule
Hilden	
Hauptschule	Theodor-Heuss Hauptschule[1]

[1] Die Theodor-Heuss-Hauptschule läuft voraussichtlich im Jahr 2016 aus.

Schulart	Name
Realschule	Städtische Wilhelm-Fabry Realschule
Realschule	Wilhelmine-Fliedner-Realschule der evangelischen Kirche im Rheinland
Realschule	Theresienschule, katholische Mädchenrealschule des Erzbistums Köln (mit Internat)
Gymnasium	Städtisches Helmholtz Gymnasium
Gymnasium	Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium der evangelischen Kirche im Rheinland
Gesamtschule	Bettine-von-Arnim Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/ Hilden
Förderschule	Städtische Förderschule Ferdinand-Lieven-Schule
Förderschule	Paul-Maar Schule, Förderschule des Kreises Mettmann
Berufskolleg	Berufskolleg Hilden des Kreises Mettmann
Berufliche Schule	Institut für öffentliche Verwaltung NRW

Langenfeld (Rheinl.)	
Hauptschule	Städt. Kath. Felix-Metzmacher Schule,
Hauptschule	Städt. Gemeinschaftshauptschule Käthe-Kollwitz-Schule
Realschule	Städt. Realschule Johann-Gutenberg-Schule
Realschule	Städt. Realschule Kopernikus-Schule
Gymnasium	Konrad-Adenauer-Gymnasium
Gesamtschule	Bettine-von-Arnim Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/ Hilden
Förderschule	Städt. Förderschule Pestalozzi-Schule
Förderschule	Schule an der Virneburg, Förderschule des Kreises

Mettmann	
Hauptschule	Anne-Frank-Schule
Realschule	Carl-Fuhlrott-Realschule
Gymnasium	Städt.Heinrich-Heine-Gymnasium
Gymnasium	Städt.Konrad-Heresbach-Gymnasium
Förderschule	Erich-Kästner-Schule
Förderschule	Schule für Sprachbehinderte
Förderschule	Ersatzschule für geistig Behinderte
Fachhochschule	Fachhochschule der Wirtschaft
Berufskolleg	Berufskolleg Neandertal des Kreises Mettmann

Schulart	**Name**
Volkshochschule	Volkshochschule Mettmann-Wülfrath

Monheim a. R.	
Hauptschule	Städt. Gemeinschaftshauptschule Anton-Schwarz-Schule
Realschule	Lise-Meitner-Realschule
Gymnasium	Otto-Hahn-Gymnasium
Gesamtschule	Peter-Ustinov-Gesamtschule
Förderschule	Leo-Lionni-Schule (Förderschule des Kreises Mettmann)

Ratingen	
Hauptschule	Elsa-Brandström-Schule
Realschule	Friedrich-Ebert-Realschule
Realschule	Werner-Heisenberg-Schule
Realschule	Käthe-Kollwitz-Schule
Realschule	Liebfrauenschule
Gymnasium	Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium
Gymnasium	Carl Friedrich von Weizäcker Schule
Gymnasium	Kopernikus-Gymnasium
Gesamtschule	Martin-Luther-King-Schule
Förderschule	Helen-Keller-Schule
Förderschule	Comeniusschule
Förderschule	Private Förderschule der Graf-Reckestiftung
Berufskolleg	Adam-Josef-Cüppers-Berufskolleg Ratingen
Berufskolleg	Franz-Rath-Weiterbildungskolleg
Volkshochschule	VHS Ratingen

Velbert	
Hauptschule	Städt. Gem. –Hauptschule Hardenbergschule
Hauptschule	Städt. Gem. –Hauptschule Am Baum
Realschule	Städt. Realschule Heinrich-Kölver-Schule
Realschule	Städt. Realschule Kastanienallee
Gymnasium	Städt. Gymnasium Nikolaus-Ehlen-Gymnasium
Gymnasium	Städt. Gymnasium Velbert-Langenberg
Gymnasium	Städt. Gymnasium Geschwister-Scholl-Gymnasium
Gesamtschule	Städt. Gesamtschule Poststraße

Schulart	**Name**
Gesamtschule	Christliche Gesamtschule Bleibergquelle
Förderschule	Städt. Förderschule "In den Birken", Förderschwerpunkt Lernen
Berufskolleg	Berufskolleg für Sozial- und Gesundheitswesen
Berufskolleg	Berufskolleg Niederberg des Kreises Mettmann - Europaschule
Freie Schule	Waldorfschule Windrather Talschule
Wülfrath	
Hauptschule	Hauptschule Wolverothe
Realschule	Theodor-Heuss-Realschule
Realschule	Freie aktive Schule Wülfrath
Gymnasium	Städtisches Gymnasium
Volkshochschule	Volkshochschule Mettmann-Wülfrath

Tabelle 2: Freizeiteinrichtungen im Kreis Mettmann

Standort/ Einrichtung	**Besucher pro Jahr**	**Anbindung im ÖPNV[2]**
Erkrath		
Neanderbad	263.000	O5
Stadthalle Erkrath	15.000	O5, O6, 743
Sternwarte Neanderhöhe (Planetarium)	23.000	O6, 780
Wildgehege, Fundstelle Neanderthaler, Naturschutzgebiet Neandertal (siehe Mettmann)		
Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl	k. A.	O5
Haan		
Stadtbad	k. A.	O1, SB50, 742, 784, 786, 792,
Städtisches Jugendhaus	k. A.	O1, SB50, 742, 784, 786, 792,
Aula des städtischen Gymnasiums	k. A.	O1, SB50, 792
Sportplatz Hochdahler Straße	k. A.	SB50, 786
Bürgerhaus Gruiten	k. A.	O1, 641, 742
Naturschutzgebiet Grube 7	k. A.	641, 742
Denkmalbereich „Gruiten-Dorf" und Düsseltal	k. A.	641, 742
Sportplatz Gruiten	k. A.	O1
Heiligenhaus		
Denkmalbereich Abtsküche	15.000	772, 774
Heljensbad Heiligenhaus	k. A.	(770, 772, 774)
PanoramaRadweg Niederbergbahn auf der alten Bahntrasse von Essen-Kettwig – Heiligenhaus Unterilp - Heiligenhaus Oberilp – Heiligenhaus Stadtmitte – Heiligenhaus Hetterscheidt – Velbert – Wülfrath		---
Hilden		
Freizeitbad Hildorado	280.000	782

[2] Linien, die an den nächstgelegenen Haltestellen verkehren (dient der Orientierung)

Standort/ Einrichtung	Besucher pro Jahr	Anbindung im ÖPNV[2]
Stadthalle	40.000	O3, 783, 784, 785,
Lux Lichtspiele (Kino)	k. A.	O3, 783, 784, 785,
Theater in der Stadthalle	k. A.	O3, 783, 784, 785,
Freibad Waldbad	130.000	784
nachrichtlich: *Elbsee (Stadtgebiet Düsseldorf)*	k. A.	---
Langenfeld (Rheinl.)		
Stadthalle und Kulturzentrum	k. A.	231, 232, 237 (AST), 777, 785, 791
Theater und Lichtspieltheater (Programmkino) Schauplatz	k. A.	231, 232, 237 (AST), 777, 785, 791
Sport- und Freizeitpark Langfort	k. A.	777
Hallen und Freizeitbad	k. A.	777
Berghausen: Wasserskianlage	120.000	777
Mettmann		
Neandertalmuseum, Fundstelle Neanderthaler, Wildgehege	170.000	741, 743
Naturschutzgebiet Neandertal (Teile)		741, 743
Naturbad	40.000	O11
Hallenbad Mettmann am Lavalplatz	k. A.	738, 741, 742, 743, 745, 746, 748, 749, O10, O13, SB68
Kino Mettmann	k. A.	738, 741, 742, 743, 745, 746, 748, 749, O10, O13, SB68
Stadthalle	k. A.	738, 741, 742, 743, 745, 746, 748, 749, O10, O13, SB68
Monheim a. R.		
Altstadt mit Schelmenturm	k. A.	(233, 777, 788, 789, 790, 791, 793)
Deusser Haus	k. A.	789,793
Marienburg und Marienburgpark	k. A.	(233, 777, 788, 789, 790, 791, 793)
Skulpturenpfad	k. A.	233, 788, 789, 790, 791

Standort/ Einrichtung	Besucher pro Jahr	Anbindung im ÖPNV[2]
Allwetterbad mona mare	k. A.	788, 789, 791, 793
Ratingen		
Erholungspark Grüner See	k. A.	752, 754
Eissporthalle Ratingen (Zukunft der Eissporthalle ist weiterhin ungewiss)	k. A.	749, 757, O16
Stadthalle Ratingen	k. A.	O15
Kinocenter Ratingen	k. A.	749, 753, 757, 759, 760, 761, 771, 773, O16
Stadion	k. A.	749, 757, O16
Angerbad	k. A.	775
Jugendzentrum Manege	k. A.	751
Allwetterbad	k. A.	751
Blauer See (Freilichtbühne)	k. A.	753, 773
Industriemuseum Cromford	k. A.	753, 773
Velbert		
Herminghauspark und Parkbad	k. A.	747, 771, OV3
Jugendgästehaus und Bildungsstätte am Buschberg	k. A.	169, OV6
Freizeitpark Höferstraße	k. A.	169, 649, 746, 747, 770, 771, OV1, OV2, OV3, OV4, OV5, OV6,OV7
Waldkletterpark Hordtberg	k. A.	ohne direkte Anbindung
Nizzabad	k. A.	637
Wandergebiet Deilbachtal, Felderbachtal, Hordtberg	k. A.	ohne direkte Anbindung
Mariendom, Wallfahrt	k. A.	647 (Dom-Parkplatz: BBN1, BBN2, BBN3, BBN4)
Panoramabad	k. A.	627, 647
Best-Western Hotel	k. A.	747, 771, OV3
Wülfrath		
Zeittunnel Wülfrath (saisonal in den Sommermonaten)	ca. 13.000	746, SB69, 601
Niederbergisches Museum	ca. 5.000	747

Standort/ Einrichtung	Besucher pro Jahr	Anbindung im ÖPNV[2]
Wülfrather Wasserwelt	k. A.	601, 641, 746, 747, 748, SB69
Paul-Ludowigs-Haus (Veranstaltungsort)	k. A.	747
Kommunikationszentrum Schlupkothen	k. A.	SB69, 601
Scheidter Höhenweg in Rohdenhaus Schlupkothen, etc.	k. A.	

Anlage 2
Anlagen zur Bestandaufnahme der ÖPNV-Angebotsstruktur

Tabelle 3: Linien- und Bedienungsangebot (Stand: Fahrplan November 2012)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
SB19 (SchnellBus) – Essen Hbf - Velbert Mitte - Heiligenhaus Rathaus und zurück									
SB19	5:09 - 20:47	6:09 - 16:11	-	T30 T30 T30 (/T60)	T30 T30	-	BVR Rheinbahn 24.09.2020	überregionale Verbindungsfunktion zwischen Essen, Velbert und Heiligenhaus	T30 zwischen E-Hbf. und Velbert- Willy-Brandt-Platz, Weiterfahrt jeder zweiten Fahrt ab (H) Willy-Brandt-Platz als SB 66 nach Wuppertal Hbf.
SB50 (SchnellBus) – D-Rheinterasse - Heinrich-Heine-Allee - D-Uni-Kliniken - Haan, Markt - Haan, Bettina-von-Arnim-Straße									
SB50	5:46 - 23:52	7:09 - 0:52	8:10 - 23:52	T20 T30 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 29.05.2015	überregionale Verbindungsfunktion zwischen Haan und Düsseldorf	Freitags bis 0:52
SB55 (SchnellBus) – Ratingen-Siemensstraße - Düsseldorf Hbf und zurück									
SB55	5:10 - 23:38	5:56 - 19:46	-	~T20/40 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn 31.10.2019	überregionale Verbindungsfunktion	Ab Ratingen-Rehhecke durch Koordinierung mit Linie 752 Mo.-Fr. in der HVZ verdichtet auf ~T20; Sa. zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Düsseldorf Hbf. und Ratingen Lintorf
SB66 (SchnellBus) – Velbert Willy-Brandt-Platz - Wuppertal Hbf									
SB66	5:14 - 20:39	5:14 - 20:38	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	BVR 27.11.2014	überregionale Verbindungsfunktion	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
SB68 (SchnellBus) – ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S - Wuppertal - Wieden - Wuppertal Hbf und zurück									
SB68	5:38 - 19:05	8:57 - 17:07	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn WSW 15.06.2018	überregionale Verbindungsfunktion	
SB69 (SchnellBus) – Wuppertal Hbf S - Grenze Jagdhaus - Wülfrath-Oberdüssel - Wülfrath und zurück									
SB69	5:57 - 20:56	6:57 - 20:28	11:57 - 20:28	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 29.05.2018	überregionale Verbindungsfunktion	
T1 (TaxiBus) – Velbert Bernsmühle - Moltkeplatz und zurück									
T 1	5:19 - 20:11	7:39 - 19:46	9:39 - 19:46	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VGV 01.08.2018	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich
131 (Bus) – Ratingen-Flurstraße- MH-Selbeck - Stadtmitte - Mülheim Hbf DB S U und zurück									
131	4:31 - 22:58	6:56 - 22:58	8:26 - 22:58	T30 T30 T60	T30 T60	T60	MVG 31.10.2014	Anbindung an Mülheim	
169 (Bus) – Essen-Margarethenhöhe - Bredney - Werden - Heidhausen - Velbert und zurück									
169	4:36 - 23:42	6:32- 23:42	7:27 - 23:42	T20 T20 T30	T30 T30	T30	EVAG 31.05.2015	Verbindung nach Essen	
T176 (TaxiBus) – Essen Kupferdreh - Hattingen Niederbonsfeld - Velbert Nierenhof und zurück									
T 176	5:35 - 22:07	7:35 - 22:07	9:35 - 22:07	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VGV EVAG 31.10.2018	überregionale Verbindungsfunktion	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
219 (Bus) – Lev.-Mitte,Bf/S - Bürrig - Monheim, Landwirtschaftszentrum und zurück									
219	7:08 - 17:32	-	-	4 Fahrten	-	-	KWS 01.05.2018	kreisgrenzenüberschreitende Verbindungsfunktion	2 Fahrten morgens von Leverkusen nach Monheim 2 Fahrten nachmittags von Monheim nach Leverkusen
231 (Bus) – Lev.-Mathildenhof - Quettinger Str. - Lev.-Opladen, - Langenfeld S - Langenfeld, Turnerstraße und zurück									
231	4:21 - 0:30	5:02 - 0:30	6:51 - 0:30	T20 T20 T60	T30 T60	T60	KWS 28.02.2015	kreisgrenzenüberschreitende Verbindungsfunktion	
232 (Bus) – Langenfeld, Rathaus - Mehlbruch - Reusrath - Lev.-Opladen,Busbahnhof									
232	7:06 - 13:56	-	-	3 / 2 Fahrten	-	-	KWS 28.02.2018	kreisgrenzenüberschreitende Verbindungsfunktion	Mo. – Fr. nur Schulzeit 2 Fahrten von Leverkusen nach Langenfeld 3 Fahrten von Langenfeld nach Leverkusen
233 (Bus) – Chempark S - Leverkusen - Monheim, Busbahnhof									
233	4:32 – 0.08	4:30 - 00:08	7:49 - 23:38	T20 T20 T30	T30 T30	T30	KWS BSM 26.05.2019	kreisgrenzenüberschreitende Verbindungsfunktion	Linie wird als AST gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich
AST237 (AnrufSammelTaxi) – Langenfeld, Niederstraße-Am Galgendriesch/S - Langenfeld, Markt und zurück									
AST 237	7:14 – 22:25	7:26 – 16:37	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	KWS 28.02.2018	Erschließungsaufgaben in Langenfeld	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
254 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf - Langenfeld S									
254	5:45 - 20:51	-	-	4 Fahrten [2 Fahrten]	-	-	Hüttebräucker 31.01.2017	[keine Bedeutung für Kreis Mettmann]	[ ] abweichendes Fahrten-angebot im Kreis Mettmann
257 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf – Langenfeld Gladbacher Straße									
257	6:23 – 20:35	7:23 – 15:13	-	T120	T120	-	KWS 10.06.2020	kreisgrenzenüberschrei-tende Verbindungsfunk-tion	
331 (Bus) – Hattingen - Winzermark - Velbert-Nierenhof									
331	6:22 - 19:51	8:02 - 18:25	-	10 Fahrten-paare	8/9 Fahrten	-	VER 31.07.2020	kreisgrenzenüberschrei-tende Verbindungsfunk-tion	etwa stündliches Angebot
601 (Bus) – W-Elberfeld - Wieden - Wülfrath-Aprath S - Wülfrath und zurück									
601	4:43 - 0:41	4:51 - 0:41	6:21 - 0:41	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 27.05.2016	Erschließungsaufgaben in Wülfrath und Anbin-dung an den S-Bahnhof Wülfrath-Aprath; nachrangig Verbindung nach Wuppertal	
621 (Bus) – Dasnöckel - W-Vohwinkel - Wülfrath-Aprath S und zurück									
621	4:47 - 1:12	5:02 - 1:12	7:17 - 1:12	T20/40 T20/40 T60	T60	T60	WSW 27.05.2016	Anbindung S-Bahnhof Wülfrath-Aprath	gesonderter Ferienfahrplan
627 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Neviges und zurück									
627	4:37 - 0.50	5:20 - 0:50	6:20 - 0:50	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018	Erschließungsaufgaben in Velbert-Neviges und Verbindung nach Wup-pertal-Barmen	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
634 (Bus) – W-Barmen - Hatzfeld - Sprockhövel-Gennebreck - Hattingen-Elfringhausen - Velbert-Nierenhof									
634	6:57- 20:18	7:57- 19:55	9:27- 19:25	T120 T120 -	T120 -	T120	WSW 31.03.2018	überregionale Verbindung nach Wuppertal-Barmen über Hattingen und Sprockhövel	
637 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof und zurück									
637	5:26 - 20:24	5:50 - 19:50	6:50 - 19:50	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018	überregionale Verbindung nach Wuppertal-Barmen	
641 (Bus) – Haan-Gruiten - W-Vohwinkel - Wülfrath-Düssel - Wülfrath und zurück									
641	4:46 - 0:20	5:09 - 0:20	9:09 - 0:20	T30 (T20/40) T30 (T20/40) T60	~T30 /T60 T60	T60 (/T120)	BVR WSW 28.05.2016	regionale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Wülfrath und Haan-Gruiten, Anbindung an Wuppertal-Vohwinkel (S)	()= Angebot aus Richtung Wülfrath; Fahrtenangebot Haan-Gruiten Mo.-Fr. 6:00 – 19:00 T60, Sa. einzelne Fahrten, So./Fei. T120
647 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof Busbahnhof und zurück (Teilabschnitt I) *Velbert-Nierenhof Busbahnhof - Hattingen Mitte und zurück (Teilabschnitt II)*									
647	4:36 - 0:18	5:29 - 0:18	7:51 - 0:18	T20 bzw. T20/40 T20 bzw. T20/40 T60	T30 T60	T30 T60	WSW VGV 31.10.2018	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Velbert und Anbindung an Wuppertal und Hattingen	im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges-Markt Bf. T20; das Angebot im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges endet gegen 20 Uhr
647							VER 31.10.2018		
649 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Tönisheide - Velbert Mitte und zurück									
649	4:30 - 0:49	4:52 - 0:49	6:34 - 0:49	T20 T20 T30	T30 T30	T30	WSW VGV 28.05.2018		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
692 (Bus) – Solingen, Graf-Wilhelm-Platz - Wald - Haan, Markt									
692	5:09 - 22:17	8:42 - 22:17	9:37 - 22:17	T30 T30 T60	T30 T60	T60	SWS 27.05.2016	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Solingen und Anbindung an Haan	
712 (Straßenbahn) – Ratingen Mitte - D-Oberath - D-Wehrhahn S - Heinrich-Heine-Allee U- D-Volmerswerth, Hellriegelstraße									
712	4:15 - 1:08 [4:15 – 0:52]	4:24 - 3:05	4:46 – 1:08 [4:46 – 0:52]	T10 T10 T20	T15 T20	T15/T20/T30	Rheinbahn KVGM 31.12.2025	überregionale Verbindungsaufgaben zwischen Mettmann und Düsseldorf	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; Mo.-Fr. ab 6:00 T10, zuvor einzelne Fahrten; Betriebsende in der Nacht von Fr. auf Sa. und von Sa. auf So. etwa 3.05
734 (Bus) – Erkrath S - D-Morper Straße - D-Lierenfeld Btf und zurück									
734	5:45 - 20:38	7:47 - 16:44	12:45 - 20:44	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2020	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Düsseldorf und Anbindung an Erkrath	So.-Do. nachts eine weitere Fahrt innerhalb Düsseldorf
735 (Bus) – D-Südpark - Universität - Wersten - D-Eller Süd S - D-Eller S - D-Unterbach - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück									
735	5:17 - 0:11 [5:50 - 23:30]	5:18 - 0:11 [6:26 - 23:44]	7:23 - 0:11 [7:57 - 23:44]	T20 T20/ T40 [T40] T60	T30/ T60 T60	T30/ T60 [T60]	Rheinbahn 28.05.2020	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Düsseldorf und Anbindung an Erkrath	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann
737 (Bus) – Düsseldorf Hbf - Flingern Nord - D-Gerresheim S - D-Unterbach, Am Zault - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück									
737	5:28 - 0:31 [5:16 - 0:31]	5:11 - 0:31 [5:24 - 0:31]	9:10 - 0:31 [9:22 - 0:31]	T20 T20 T60 [T30]	T30 T60 [T30]	T30/ T60 [T30]	Rheinbahn 09.06.2017	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Düsseldorf und Anbindung an Erkrath	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
738 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - D-Gerresheim - Kettwiger Straße U - Düsseldorf Hbf und zurück									
738	3:56 - 0:50 [4:54 - 0:50]	5:14 - 2:05 [5:45 - 2:05]	5:30 - 0:50	T20 [T20] T20 [T60] T60	T60 [T30(/T60)] T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016	überregionale Verbindungsaufgaben zwischen Mettmann und Düsseldorf	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag um 2:05
741 (Bus) – (ME-Kaldenberg -) ME-Jubiläumsplatz - Erkrath-Hochdahl S - Hilden, Gabelung - Hilden Süd S - Hilden, Südfriedhof und zurück									
741	4:41 - 23:56	5:15 - 23:56	7:30 - 22:17	T20 T20 (/T30/T60) T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.03.2017	Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen den kreisangehörigen Nachbarstädten Mettmann, Erkrath und Hilden	zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden-Süd Mo.-Fr. in NVZ T20(/T30)
742 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan-Thienhausen und zurück									
742	4:17 - 20:47	6:02 - 19:57	12:04 - 19:55	T20 T60 T20	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2017	Verbindung kreisangehöriger Nachbarstädte; innerstädtische Erschließungsaufgaben in Haan	
743 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Neanderthal - Erkrath, Stadthalle - Erkrath S und zurück									
743	5:00 - 0:00	6:56 - 0:58	7:56 - 23:33	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2018	Verbindung kreisangehöriger Nachbarstädte; Feinerschließung entlang der S28	Sa./So./Fei.: früh zwei Fahrten ab Erkrath um 0:43 und 4:43

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
745 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Stadtwald S - W-Wieden - W-Vohwinkel Schwebebahn und zurück									
745	5:09 - 22:57	5:27 - 23:32	8:29 - 22:32	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.03.2017	lokale Erschließungsaufgaben in Mettmann und Anbindung an die Schwebebahn in Wuppertal-Vohwinkel	einzelne Verdichter Linie 745; Koordinierung der Linie 745 und SB68 im Linienabschnitt ME-Jubiläumsplatz - W-Wieden Schleife zu T20 bzw. T20/40 (Mo.-Fr.) bzw. T30 (Sa.); einzelne Fahrten zur Anbindung der FHDW
746 (Bus) – Velbert, Schwanenstraße - Wülfrath - ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S und zurück									
746	4:05 – 0:32	5:23 - 2:14	6:15 - 0:32	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn KVGM 31.03.2016	langlaufende Verbindungslinie zwischen den kreisangehörigen Städten Velbert, Wülfrath und Mettmann; innerstädtische Erschließungsaufgaben in Mettmann und Wülfrath	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag gegen 2:15 Uhr
747 (Bus) – Velbert Putschenholz - Velbert, Christuskirche - Wülfrath-Flandersbach - Wülfrath -Stadtmitte (Wülfrath - Sporthalle) und zurück									
747	5:07 – 23: 53	6:37 - 23:53	8:37 - 23:53	T30 T30 T30	T60 T60	T60 (/T120)	Rheinbahn DB Rheinlandbus 30.06.2015	Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen den kreisangehörigen Nachbarstädten Wülfrath und Velbert	Mo.-Fr. T60 zw. Wülfrath Stadtmitte und Sporthalle, Sa./So./Fei. kein Angebot auf dem entsprechenden Abschnitt

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
748 (Bus) – Wülfrath, Stadtmitte - Ratingen-Homberg - ME-Siedlung Kaldenberg - ME-Jubiläumsplatz und zurück									
748	5:01 - 19:54	7:39 - 0:15	9:32 - 19:28	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2015	Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen den kreisangehörigen Nachbarstädten Wülfrath, Ratingen und Mettmann	zusätzlich Fahrt in der Nacht von Freitag auf Samstag um 23:32 ab Mettmann
749 (Bus) – D-Kaiserswerth, Klemensplatz U - Ratingen Ost S - ME-Metzkausen - ME-Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S und zurück									
749	5:10 - 23:57	7:31 - 1:02	8:35 - 23:57	T20 (T60) T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.07.2019	langlaufende überregionale Verbindungslinie mit Verbindungs- und Erschließungsaufgaben innerhalb des Kreises ME	Zwischen D-Klemensplatz und Mettmann-Stadtwald Mo.-Fr. ganztags T60; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag um 1:02; regelmäßige Bedienung in Ri. Düsseldorf endet gegen 20 Uhr, Mo.-Fr. zusätzlich eine Fahrt im Spätverkehr zw. ME-Jubiläumsplatz und Stadtwald, Sa./So./Fei. jeweils 3 Fahrten im Spätverkehr auf dem Abschnitt
751 (Bus) – Ratingen-Hösel S - Ratingen-Lintorf - D-Angermund S - D-Kaiserswerth und zurück									
751	5:36 - 0:19	5:59 - 0:19	7:32 - 0:19	T20 T20 T30	T30 T30	T60	Rheinbahn 28.02.2015	Erschließungsaufgaben in Ratingen und Verbindung nach Düsseldorf	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
752 (Bus) – Mülheim Hbf - MH-Selbeck - Ratingen-Lintorf - Düsseldorf Hbf und zurück									
752	5:23 - 21:16	5:56 - 21:16	8:26 - 21:16	T60 T60 T60	T60 (T120) T60	T120	Rheinbahn MVG 31.12.2014	langlaufende überregionale Verbindungslinie zwischen Mülheim, Ratingen und Düsseldorf	Der Abschnitt Ratingen-Am Rosenkothen - D-Neu Lichtenbroich wird Mo.-Fr. zw. ca. 5:40 - 8:50 Uhr und ca. 16:40 - 18:50 Uhr nicht durch die Linie 752 bedient. Aber Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linienabschnitt Ratingen-Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T20 bzw. T30 (Mo.-Sa.) bzw. T30/T60 (So./Fei.)
753 (Bus) – Mülheim-Heißen, Kirche U - MH-Selbeck - Ratingen-Breitscheid - Ratingen Mitte und zurück									
753	5:20 - 19:36	6:02 - 20:10	9:13 - 20:10	T60 T60 -	T120 T120	T120	Rheinbahn MVG 15.10.2018	überregionale Verbindungsfunktionen zw. Ratingen und Mülheim-Heißen; Erschließungsaufgaben in Ratingen	Mo.-Fr.: Verdichter am Vormittag
754 (Bus) – Ratingen-Lintorf-Siemensstraße - Ratingen West - Düsseldorf Hbf und zurück									
754	4:51 - 0:59	5:00 - 1:59	5:01 - 0:59	T20 T60 ~T60	T20/40/T30 /T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn 31.10.2019	überregionale Verbindungsfunktion zwischen Ratingen Lintorf und Düsseldorf Mitte ; Erschließungsaufgaben in Ratingen	Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linienabschnitt Ratingen-Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T30 (Mo.-Fr. NVZ), T20 bzw. T30 (Sa.) bzw. abschnittsweise T30 (So./Fei.); Freitags bis 1:59; einzelne Taktsprünge

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
756 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof, Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück									
756	5:15 - 11:0 (19:23)	-	-	T20 - -	-	-	Rheinbahn 31.10.2019	Erschließungsaufgaben in Ratingen und Anbindung an Düsseldorf	zusätzlich vormittags und am Spätnachmittag bis ca. 19:23 Uhr vereinzelte Fahrten von Ratingen Tiefenbroich, Friedhof nach Ratingen Alter Kirchweg; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung morgens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebetriebe im Bereich Tiefenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758
757 (Ortsbus) – Ratingen West - Tiefenbroich - Ratingen Ost S und zurück									
757	4:39 - 0:11	4:36 - 0:06	6:23 - 22:56	T20 T20/40 (/T20) T60	T30 T60	T30/T60	Rheinbahn KVGM 31.05.2020	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	Im Abschnitt Ratingen-Ost bis Alter Kirchweg: nur Di.-Sa. und nicht nach Feiertagen bis 0:36
758 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof - Tiefenbroich, Industriegebiet/Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück									
758	14:54 - 19:20	-	-	- T20/T30 -	-	-	Rheinbahn 31.10.2013	Erschließungsaufgaben in Ratingen und Anbindung an Düsseldorf	Betriebsbeginn freitags schon ab 13:24; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung morgens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebetriebe im Bereich Tiefenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
759 (Bus) – Ratingen Ost S - Ratingen Mitte - Ratingen West - D-Flughafen Bf und zurück									
759	4:37 – 1:39	4:44 – 1:39	4:55 – 1:39	(T5)/T10 T10/T20 T30	T15 T30	T30 + Verdichter	Rheinbahn 27.05.2016	Erschließungsaufgaben in Ratingen und Anbindung an den Flughafenbahnhof;	an Schultagen Verdichter in HVZ auf T5 in Ratingen; Sa.: jede 2. Fahrt ab Dieselstraße als 760; So.: ab mittags 3 Fahrten pro Stunde (eine Fahrt ab Dieselstraße weiter als 760)
760 (Bus) – Ratingen West, Dieselstraße - D-Unterrath S - Flughafen - Stockum - Lohhausen - Kaiserswerth - D-Wittlaer-Bockum und zurück									
760	4:47 - 0:38 [4:51 - 20:23]	5:38- 0:38 [5:50- 20:19]	6:33 - 0:38 [10:54 - 19:34]	T20 T60 vereinzelt	T30/T60 T30/-	T60	Rheinbahn 28.09.2015	überwiegend überregionale Verbindungsfunktion zw. Ratingen und Düsseldorf;	[ ] abweichendes Fahrtenangebot im Kreis Mettmann; So.: ab 13:24 Uhr ab D-Roßpfad bzw. 13:50 Uhr ab Ra.-Dieselstraße T60
761 (Ortsbus) – Ratingen-Homberg Süd - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
761	4:48 - 18:21	16:15 - 23:14	10:10 - 18:50	~T20/T60 T60 vereinzelt	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.09.2018	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	Mo.-Fr. unregelmäßiges Angebot; Sa./So./Fei. ohne zusätzlichen Schlenker in Ratingen-Homberg; Linie mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr, verkehrt im Abstand zur Linie 771 in Richtung Ratingen

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
770 (Bus) – Velbert, Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Hösel S und zurück									
770	4:44 - 24:59	0:00- 24:00	0:00- 24:59	T20 T20 T60 (/T30)	T30 T60	T30 T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen Velbert, Heiligenhaus und Ratingen; zusätzlich regionale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	in den Nächten auf Samstage und Sonn-/Feiertage durchgängiges Angebot im Nachtverkehr zwischen Heiligenhaus und Ratingen
771 (Bus) – Velbert Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
771	4:45 - 1:25	5:03- 1:25	5:28 - 1:25	T20 T30 T60	T30 (/T60) T60	T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	Verbindungs- und Erschließungsaufgaben zwischen Velbert, Heiligenhaus und Ratingen	Verlängerung der Linie 771 in Velbert zum Fahrplan 2013 zur direkten Anbindung des neuen Sportzentrums
772 (Bus) – E-Kettwiger Markt - E-Kettwig Stausee S - Heiligenhaus-Isenbügel - Abtsküche - Heiligenhaus-Mitte - Heiligenhaus - Unterilp und zurück									
772	4:46 - 21:13	7:26 - 18:04	12:56 - 20:02	T20/40 (/~T60) T60 T60 (/T20/40)	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	lokale Erschließungsaufgaben in Heiligenhaus und Anbindung an Essen Kettwig Stausee (S)	Sa.: Taktlücke am späten Vormittag
773 (Ortsbus) – Ratingen Hösel S - Eggerscheidt - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück									
773	5:03 - 22:43	(4:58) 6:45 - 22:43	(4:58)9:45 - 22:43	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2018	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	Sa./So./Fei.: Eine zusätzliche Fahrt um 4:58 Uhr in Richtung Ratingen Mitte
774 (Bus) – E-Kettwiger Markt - Heiligenhaus, Walkmühle - Heiligenhaus-Mitte - Velbert, Klinikum Niederberg und zurück									
774	5:41 - 18:59	6:41 - 18:47	12:14 - 19:50	T60 T60 -	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	lokale Erschließungsaufgaben in Heiligenhaus und Anbindung an das Klinikum Niederberg in Velbert sowie an Essen Kettwig	Sa./So./Fei.: Bedienung in zwei Linienabschnitten (Velbert-Klinikum Niederberg - Heiligenhaus-Innenstadt und H.-Innenstadt - Essen-Kettwiger Markt)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
775 (Bus) – Ratingen Ost S - Angerbad - Ratingen West - D-Rath S und zurück									
775	5:21 - 22:39	-	-	T60 T60 T60	-	-	Rheinbahn 27.05.2019	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Ratingen und Anbindung an S6 in D-Rath	T60 mit Taktsprüngen bis etwa 19 Uhr; jeweils eine Spätfahrt pro Richtung
777 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Götsche - Langenfeld-Immigrath - Langenfeld-Berghausen S - Monheim-Baumberg - BSM-Betriebshof - Monheim Busbahnhof und zurück									
777	5:02 - 21:38	7:37 - 20:27	8:41 - 20:24	T20/ T20/40 T60 -	T60 -	T60	Rheinbahn BSM 31.05.2020	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Monheim und Langenfeld und Anbindung an S6 in Langenfeld-Berghausen	
780 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - Erkrath-Unterfeldhaus - Hochd. Schulzentrum - Erkrath, Hochdahler Markt und zurück									
780	5:12 - 0:57	4:55 - 1:06	7:06 - 0:53	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.12.2018	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Erkrath und Anbindung an Düsseldorf	Montags bis 1:06 Mo.-Fr. abends zwischen Erkrath Max-Planck-Straße und Erkrath Hochdahler Markt T30
781 (Bus) – D-Gerresheim, Krankenhaus - D-Gerresheim S - Erkrath-Unterfeldhaus - Hilden									
781	4:39 - 0:48	5:30 - 1:00	6:59 - 1:00	T20 T20 T60	T15/ T30 T60	T30/ T60	Rheinbahn 29.05.2015	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Hilden und Anbindung an Düsseldorf und Erkrath	Freitags bis 1:00; einzelne Fahrten morgens, mittags und am Nachmittag bis Gerresheim Krankenhaus zur Anbindung an das Krankenhaus und für den Schülerverkehr
782 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee U - Hilden Nord - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Solingen Hbf S und zurück									
782	4:33 - 1:04	5:41 - 1:44	6:12 - 1:04	T20 T20 T30/ T60	T30 T30/T60	T30/ T60	Rheinbahn 31.05.2016	überregionale Verbindungsfunktion zw. Solingen und Düsseldorf; Erschließungsaufgaben in Hilden	Freitags bis 1:42

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
783 (Bus) – Hilden, Dorotheenheim - Hilden Mitte - Hilden, Trotzhilden - Solingen Hbf S und zurück									
783	5:21 - 20:23	4:39 - 17:50	9:36 - 17:23	T20 T30 -	T30 -	T60	Rheinbahn 31.03.2018	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Hilden und Anbindung an Solingen	So.: T60 zwischen Hilden Dorotheenheim und Hilden Am Rathaus, ab hier weiter bis Trotzhilden bzw. Gabelung; der Abschnitt Gabelung – Solingen Hbf. wird sonntags durch die Linie 782 im 30-Min.-Takt angeboten
784 (Bus) – D-Urdenbach, Südallee - D-Benrath S - Hilden S - Hilden Mitte - Haan Bf - W-Vohwinkel Bf und zurück									
784	4.19 - 1:22	4:29 - 2:34	6:21 - 1:06	T20 T20 T60	T30 T30	T30	Rheinbahn 31.12.2016	überregionale Verbindungsfunktion zw. Wuppertal und Düsseldorf; Erschließungsaufgaben in Haan und Hilden	Freitags bis 2:34
785 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - D-Reisholz S - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Langenfeld-Richrath - Langenfeld S und zurück									
785	4:18 - 1:32	5:02 - 2:32	5:33 - 1:22	T10 T20 T30	T20 T30	T30	Rheinbahn 31.12.2013	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Langenfeld und Hilden und Anbindung an Düsseldorf	
786 (Bus) – Haan, Nachbarsberg - Haan, Markt - Haan Bf - Erkrath-Hochdahl, Schulzentrum und zurück									
786	5:32 - 23:19	6:32 - 23:19	9:36 - 19:19	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 03.12.2019	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Haan und Erkrath	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
787 (Ortsbus) – Langenfeld-Berghausen - Hardt - Langenfeld, Industriegebiet Ost und zurück									
787	5:35 - 23:00	5:55 - 14:36	4:55 - 22:08	T20 T60 T30	3 Fahrten-paare	8/9 Fahr-ten	Rheinbahn KVGM 31.12.2015	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Langenfeld	Mo.- Fr.: T30 ab 19:00 zur Anbindung Briefzentrum nur in Richtung Berghausen S; in Gegenrichtung 3 Ein-zelfahrten; am Wochenende Fahrten zur Anbindung Briefzentrum
788 (Bus) – D-Benrath Paulsmühle - D-Benrath S U - D-Urdenbach - Monheim-Baumberg - Monheim Busbahnhof und zurück									
788	4:22 - 21:49	5:38 - 1:40	11:01 - 19:30	T20 T30 -	T30 -	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Monheim und Anbin-dung an Düsseldorf	Mo.- Sa.: SVZ nur einzelne Fahrten Freitags bis 1:40
789 (Bus) – D-Holthausen, Am Falder - D-Benrath S U - D-Garath S - (Eichsfelder Straße) D-Hellerhof S - Monheim-Baumberg - Monheim, mona mare und zurück									
789	4:25 - 1:16	4:40 - 0:46	4:41 - 0:46	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Monheim und Anbin-dung an Düsseldorf	
790 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Götsche - Richrath, Krankenhaus - Langenfeld S - Monheim, Landwirtschaftszentrum und zurück									
790	5:09 - 21:58	6:01 - 21:50	8:01 - 21:50	T20 T20/ T30/ T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn BSM 31.12.2013	innerörtliche Erschlie-ßungsaufgaben in Mon-heim und Langenfeld und Anbindung an S6 in Langenfeld S	
791 (Bus) – Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Langenfeld S - Monheim, mona mare und zurück									
791	4:23 - 0:49	5:14 - 0:42	6:14 - 0:49	T20 T20 T60 [T30]	T30 T60 [T30]	T60 [T30]	Rheinbahn BSM 31.12.2013	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Monheim und Langen-feld und Anbindung an Solingen	[ ] abweichendes Fahrten-angebot im Kreis Mettmann Freitags bis 0:42

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
792 (Bus) – Haan, Robert-Koch-Straße - Haan, Markt - Haan Bf - Solingen-Vogelpark S - Solingen Hbf S und zurück									
792	4:44 - 22:00	5:04 - 20:00	10:01 - 20:00	T20 T20 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Haan und Anbindung an Solingen	
793 (Ortsbus) – Monheim, Bayer-Landwirtschaftszentrum - Monheim, Busbahnhof - Monheim, BSM-Betriebshof									
793	7:43 - 13:57	-	-	3/4 Fahrten	-	-	BSM 31.12.2013	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Monheim	Mo.– Fr. nur Schulzeit
795 (Ortsbus) – Monheim, Hochschule – Monheim, Baumberg – D-Hellerhof S – Berghausen S – Bowlingcenter – Monheim, Hochschule (seit November 2012)									
795	6:03 – 8:54 15:41 – 18:45	-	-	T20 - -	-	-	BSM 1.10.2020	Anbindung an S6 in D-Hellerhof und Langenfeld-Berghausen und innerörtliche Erschließungsaufgaben in Monheim	lastrichtungsbezogen, morgens ab Berghausen S, nachmittags nach Berghausen S
O1 (Ortsbus) – Haan-Gruiten, Sinterstraße - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan Bf - Haan, Hülsberger Busch und zurück									
O1	5:24 - 0:04	5:44 - 2:10	8:50 - 0:03	T20 T30 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 29.05.2015	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Haan	Freitags bis 2:10
O3 (Ortsbus) – Hilden-Nord, Verwaltungsinstitut - Nordfriedhof - Hilden S - Fritz-Gressard-Platz - Humboldtstraße - Hilden, Erika-Siedlung und zurück									
O3	5:02 - 23:15	7:15 - 0:45	8:16 - 23:15	T20/ T20/40/ T60 T20 T30/ T60	T30/ T60 T30	T30/ T60	Rheinbahn VGH 29.05.2015	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Hilden	Freitags bis 0:45

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
O5 (Ortsbus) – Erkrath S - Erkrath-Hochdahl S - Trills - Hochdahler Markt - Sandheide - Willbeck - Erkrath-Millrath S und zurück									
O5	4:40 - 23:10	6:40 - 23:10	8:18 - 23:10	T20 T20/ T20/40/ T60 T30	T30/ T60 T60	T30/T60	BVR Rheinbahn 14.06.2019	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Erkrath	
O6 (Ortsbus) – Erkrath, Haus Brück - Erkrath S - Unterfeldhaus - Kempen - Hochdahler Markt - Erkrath Millrath und zurück									
O6	4:54 - 22:58	5:54 - 0:30	7:54 - 22:58	T20 T20/ T60 T30/ T60	T30/ T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn BVR 10.10.2016	innerörtliche Erschließungsaufgaben in Erkrath	Freitags bis 0:30
O10 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Kantstraße - Siedlung Kaldenberg - Mettmann-Zentrum S - Mettmann Süd - Mettmann-Stadtwald S und zurück									
O10	5:29 - 22:14	8:14 - 22:14	9:14 - 22:14	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Mettmann	
O11 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Hasselbeckstr. - Metzkausen - ME-Zentrum S (-Mettmann-Stadtwald S) - Mettmann, Friedhof Lindenheide und zurück									
O11	5:18 - 22:29	7:01 - 23:29	8:01 - 22:29	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Mettmann	
O12 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Ratinger Straße - Siedlung Kaldenberg - Posener Straße - Ruhrstraße - Champagne - ME-Neanderthal S und zurück									
O12	5:11 - 20:38	7:51 - 20:38	10:35 - 18:36	T20 T60 T60	T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Mettmann	Linie hat Anschluss zur/von S28 am S-Bahnhof Neanderthal
O13 (Ortsbus) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Karpendeller Weg - Danziger Straße - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück									
O13	5:02 – 0:23	6:11 - 0:23	6:11 - 0:23	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Mettmann	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
O14 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Mintarder Weg - An der Pönt - Krummenweg - Ratingen-Hösel S und zurück									
O14	5:44 - 20:16	8:14 - 16:46	-	T20 T60 -	T60	-	Rheinbahn KVGM 25.09.2015	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich
O15 (Ortsbus) – Ratingen Ost S - Auf der Aue - Ratingen Mitte - Ratingen Süd - Ratingen Ost S und zurück									
O15	5:06 - 1:13	5:42 – 1:13	8:19 - 1:.13	T20 T20 T60	T30 T60	T30/60	Rheinbahn KVGM 30.06.2019	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	
O16 (Ortsbus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Lintorf - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S und zurück									
O16	4:54 - 0:21	4:53 - 0:21	6:50 - 0:04	T20 T30 T30	T30/60 T30(/60)	T30(/60)	Rheinbahn KVGM 07.01.2019	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	an schulfreien Tagen in der NVZ und am WE tagsüber T60 (So. tlw. T90) auf dem Linienabschnitt Ratingen Am Kessel bis Motor Hotel; am WE abends ab ca. 20 Uhr T30 über den gesamten Linienweg
O17 (Ortsbus) – Heiligenhaus-Wassermangel - Heiligenhaus-Heide - Ehemannshof - Heiligenhaus, Rathaus - Heiligenhaus-Wassermangel									
O17	5:02 - 21:53	6:31 - 21:53	9:31 - 19:53	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Heiligenhaus	
O19 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen; Fliedner Krankenhaus - Lintorf, Rathaus – Ratingen-Lintorf, Mörikestraße und zurück									
O19	6:07 - 20:25	6:07 - 20:25	6:07 - 20:25	T30 T30	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 08.01.2021	lokale Erschließungsaufgaben in Ratingen	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
OV1 (Ortsbus) – Velbert Willy-Brand-Platz - Velbert Birther Kreisel									
OV1	4:55 - 21:31	6:07 - 21:23	9:07 - 21:23	T20 T20 T60	T30 T60(/T30)	T30/ 60	BVR (Betreiber) VGV (Konz.-Inhaber) 31.12.2019	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV2 (Ortsbus) – Velbert Nordfriedhof - Velbert Am Nordpark									
OV2	5:23 - 20:05	6:13 - 19:43	9:13 - 19:43	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV3 (Ortsbus) – Velbert Hasenpfad - Velbert Nordfriedhof									
OV3	4:51 - 0:19	5:51 - 0:19	8:38 - 0:19	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV4 (Ortsbus) – Velbert Am Grünewald - Velbert Am Nordpark									
OV4	5:29 - 0:02	6:29 - 0:02	8:43 - 0:02	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR (Betreiber) VGV (Konz.-Inhaber) 31.05.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV5 (Ortsbus) – Velbert Am Grünewald - Velbert Hasenpfad									
OV5	4:52 - 20:08	6:02 - 19:25	9:02 - 19:25	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV6 (Ortsbus) – Velbert Klinikum Niederberg - Velbert Postamt - Velbert Langenberg									
OV6	4:54 - 20:16	5:54 20:05	8:46 - 20:05	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	Verdichter im Schulverkehr

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
OV7 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg S									
OV7	4:57 - 23:40	5:24 - 23:40	9:05 - 23:40	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	
OV8 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg Bf									
OV8	4:51 - 0:09	5:51 - 0:09	8:51 - 0:09	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016	lokale Erschließungsaufgaben in Velbert	Verdichter im Schulverkehr; ab ca. 19 Uhr bis Betriebsende wird nur der Abschnitt Velbert Postamt - Nierenhof Busbahnhof bedient
T7 (Nachtbus/ Taxibus) – Mülheim, Kiefernweg – Ratingen, Flurstraße									
T7	23:48 – 1:05	23:48 - 7:05	23:48 - 8:05	2/2 Fahrten	T60	T60	MVG 12.06.2020	überregionale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	
NE8 (Nachtbus/ NachtExpress) – Essen Hbf - Bredeney - Essen Werden - Velbert und zurück									
NE8	23:30 - 2:14	23:30 - 7:14	23:30 - 8:14	4/2 Fahrten	T60/T30	T60 (/T30)	Rheinbahn EVAG 29.05.2015	überregionale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	
NE13 (Nachtbus/ NachtExpress) – Monheim (Baumberg) - Monheim - Langenfeld S									
NE13	20:06 – 3:23	20:06 – 3:23	-	-	-	T30	BSM 11.12.2016	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage
N20 (Nachtbus/ NachtExpress) – Leverkusen-Opladen Bf - Langenfeld S - Leverkusen Opladen Bf									
N20	0:27 - 3:21	0:27 - 3:21	-	-	-	T60	KWS 10.12.2019	überregionale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage
DL1 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Ratingen Ost - West - Tiefenbroich - Lintorf - Breitscheid - Ratingen- Hösel und zurück									
DL1	-	23:53 - 4:49	23:53 - 4:49	-	3 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare	Rheinbahn KVGM 05.04.2016	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonn- und Feiertag

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
DL3 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Solingen-Ohligs, Bahnstraße - Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Richrath, Kirche - Langenfeld, Rathaus - Langenfeld-Reusrath, Locher Weg									
DL3	0:12 - 3:03	-	-	2 Fahrten	-	-	Rheinbahn 29.09.2014	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	freitags, in den Ferien auch eine Fahrt Mi - Do
DL4 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Erkrath S - Unterfeldhaus - Erkrath-Kempen - Hilden Nord - Hilden Süd S und zurück									
DL4	-	0:44 - 4:34	0:44 - 4:34	-	T60	T60	Rheinbahn 23.09.2016	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage
DL5 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Hilden Süd S - Hilden, Gabelung - Haan Bf - Haan, Markt - Haan, Rheinische Straße und zurück									
DL5	-	0:50 - 2:42	0:50 - 2:42	-	T60	T60	Rheinbahn 09.06.2017	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage
DL6 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Mettmann West - Metzhausen - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück									
DL6	-	0:32 - 3:28	0:32 - 3:28	-	4 / 2 Fahrten	4 / 2 Fahrten	Rheinbahn 03.12.2019	lokale Erschließungsaufgaben im Nachtverkehr	Nächte auf Samstag, Sonntag und Feiertage
BBN1 (BürgerBus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Wimmersberg - Tönisheide Mitte - Dom-Parkplatz									
BBN1	8:00- 17:52	9:00 - 12:22	-	7 Fahrten	3 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	lokale Erschließungsaufgaben	montags und donnerstags zusätzlich jeweils 3 Fahrten
BBN2 (BürgerBus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Hügelstraße - Einkaufszentrum - Dom-Parkplatz									
BBN2	8:25 - 18:25	9:25 - 12:55	-	7 Fahrten	3 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	lokale Erschließungsaufgaben	montags und donnerstags zusätzlich jeweils 3 Fahrten
BBN3 (BürgerBus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Ev. Altenheim - Im Holz - Dom-Parkplatz									
BBN3	8:55 - 17:27	9:55 - 11:57	-	5 Fahrten	2 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	lokale Erschließungsaufgaben	montags und donnerstags zusätzlich jeweils 3 Fahrten
BBN4 (BürgerBus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz -Pastoratsberg - Dom-Parkplatz									
BBN4	11:20 - 17:27	11:45 - 11:57	-	2 Fahrten	1 Fahrt	-	WSW 28.02.2017	lokale Erschließungsaufgaben	montags und donnerstags zusätzlich jeweils 1 Fahrt

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.-laufzeit)	Liniencharakteristik	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Funktion der Linie	Anmerkung
BBL1 (BürgerBus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Klippe Seniorenheim - Laakmannsbusch - Langenberg Bf									
BBL1	9:00 - 18:25	10:00 - 12:25	-	T60/120	2 Fahrten	-	WSW 25.10.2020	lokale Erschließungsaufgaben	
BBL2 (BürgerBus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Oberer Eickeshagen - Hohlstraße Friedhof - Langenberg Bf									
BBL2	8:27 - 18:48	9:27 - 12:48	-	T30/60	T60	-	WSW 25.10.2020	lokale Erschließungsaufgaben	
BBL3 (BürgerBus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Elisabeth-Stift - Hopscheider Weg - Langenberg Bf									
BBL3	8:50 - 19:04	8:50 - 13:24	-	T60/T120	T120	-	WSW 25.10.2020	lokale Erschließungsaufgaben	bis ca. 13 Uhr T60, anschließend T120
BBL4 (BürgerBus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Am Lomberg - Kleffmannsweg - Langenberg Bf									
BBL4	9:25 - 12:40	-	-	3 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020	lokale Erschließungsaufgaben	
BBL5 (BürgerBus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Brinker Höhe - Wiemerstraße - Langenberg Bf									
BBL5	9:40 - 18:00	-	-	6 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020	lokale Erschließungsaufgaben	3 Fahrten (T60) am Vormittag, 3 Fahrten (T60) am Nachmittag
BB1 (BürgerBus Erkrath) – Bouleplatz - Erkrath S - Rathaus - Erkrath Nord S - Bouleplatz									
BB1	8:25 - 18:15	9:25 - 13:15	-	T60 T60 -	T60 -	-	Rheinbahn 29.08.2018	lokale Erschließungsaufgaben	
BB2 (BürgerBus Heiligenhaus) – Heiligenh., Basildonplatz – Friedhofsallee – Wassermangel – Heiligenh., Basildonplatz (seit November 2012)									
BB2	9:00 – 18:54	9:00 - 13:54	-	T60 T60 -	T60 -	-	Rheinbahn 04.11.2020	lokale Erschließungsaufgaben	Angebotslücke zwischen 12 und 15 Uhr

Anlage 3
Anlagen zur Bestandsbewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Darstellung von Erschließungsdefiziten

Tabelle 4: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung weitgehend geringer Ausprägung (Stand I./II. Quartal 2012)

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Erkrath		
34 (Sandheide) • Wohngebiet im Bereich Ginsterweg mit lockerer Einzelhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von zwei Haltestellen diverser Linien	➔ geringer Handlungsbedarf
Haan		
Haan Ost • Bereich Kampheider Straße • lockere Einzelhausbebauung und landwirtschaftliche Flächen	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Gruiten • Bereich Prälat-Marschall-Straße/ Fröbelweg mit Mehrfamilienhaus- und Reihenhausbebauung	• Kleinräumiger Bereich am Rand des 300 m Einzugsbereiches verschiedener Linien	➔ geringer Handlungsbedarf
Heiligenhaus		
Bereich Isenbügel • Wohn- und Waldgebiet nordwestlich der Isenbügeler Straße, hauptsächlich Einfamilienhausbebauung	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 700m • geringes Fahrgastpotenzial	➔ geringer Handlungsbedarf
Bereich Unterilp • Wohngebiet nördlich der Moselstraße, Ein- und Mehrfamilienhausbebauung / Geschosswohnungsbau	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 600m • Mehrfamilienhäuser am Rand des 400m-Einzugsbereiches; bedarf vsl. vorhanden • tlw. enge Straßenführung	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Leubeck • Bereich südlich Bergische Straße / Herzogstraße	• Gebiet liegt in fußläufiger Erreichbarkeit zur Innenstadt	➔ geringer Handlungsbedarf ➔ Erschließung des Siedlungsbereiches durch BügerBus-Linie mit eingeschränktem Bedienungsangebot seit Nov. 2012
Hilden		
Nordstadt • Wohngebiet im Bereich Am Stadtwald mit lockerer Reihenhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 741 und 782 bzw. der Linie 784	➔ geringer Handlungsbedarf
Nordstadt • Wohngebiet im Bereich Bogenstraße/ Hoffeldstraße mit Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung	• Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien, dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien	➔ geringer Handlungsbedarf
Südstadt • Wohngebiet westlich des Bruchhauser Wegs • Einzelhaus- und Reihenhausbebauung	• Entfernung zu den nächsten Haltestellen bis zu ca. 600 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Südstadt • Wohngebiet im östlichen Bereich der Erika-Siedlung mit lockerer Einzelhausbebauung (Eschenweg, Erlenweg, Pappelweg)	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereich von Haltestellen der Linien O3 und 741	➔ geringer Handlungsbedarf
Südstadt • Wohngebiet im Bereich Klophaus mit Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung (Breddert, Zur Bredharter Heide) • Sportgelände	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Innenstadt • Bereich Pungshaus, südöstlicher Bereich mit Mehrfamili-	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linie 782	➔ geringer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
enhausbebauung		
Langenfeld (Rhld.)		
Reusrath • Bereich nordöstlich der Rheinischen Kliniken	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht gegeben	➔ geringer Handlungsbedarf
Reusrath • Bereich Am Ohrenbusch mit lockerer Einzelhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Langenfeld • Gewerbegebiet Bereich Städtischer Betriebshof	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linien 232 und 237	➔ geringer Handlungsbedarf
Immigrath • Wohngebiet südlich Wacholderstraße mit Reihenhausbebauung	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 600 m	➔ geringer Handlungsbedarf
Immigrath/ Richrath • Wohngebiet Bereich Bahnstraße/ Feldstraße mit Einzelhaus-, Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung	• Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien, dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien	➔ geringer Handlungsbedarf
Berghausen • Bereich nördlich der Wolfhagener Straße mit lockerer Einzelhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linie 787 • Befahrbarkeit mit Bussen nicht gegeben	➔ geringer Handlungsbedarf
Berghausen • Wohngebiet im Bereich südliche Blumenstraße mit Reihenhausbebauung	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 790 und 777	➔ geringer Handlungsbedarf
Mettmann		
3 – Berliner Straße/ Kaldenberg • Bereich nordwestlich der Innenstadt • Kreisverwaltung ohne ÖPNV-Anbindung	• Gebiet liegt in fußläufiger Erreichbarkeit zur Innenstadt • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot	➔ geringer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
	durch Überlagerung von Linien) • die räumliche Lage der Kreisverwaltung ist unter ÖPNV-planerischen Gesichtspunkten ungünstig, die Befahrung der relevanten Straßen durch eine Buslinie ist aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen im Straßenraum nicht möglich	
2 – West • Bereich zw. Oderstraße und Lönsweg, westlich vom Krankenhaus • Seniorenbegegnungsstätte der Ev. Kirchengemeinde ME-West ohne ÖPNV-Anbindung	• Gebiet liegt in fußläufiger Erreichbarkeit zur Innenstadt • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ geringer Handlungsbedarf
2 – West • Bereich südlich FH (GE in der Erweiterung)	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 550m • geringes Fahrgastpotenzial	➔ geringer Handlungsbedarf
6 – Metzkausen • Bereich nördlich der Stintenberger Straße; Einfamilienhausbebauung, vereinzelt Reihenhäuser	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches der Linien O10, O11, O12 und 749 • dichtes Bedienungsangebot durch tlw. Überlagerung der Linien	➔ geringer Handlungsbedarf
Monheim am Rhein		
Sandberg • Bereiche des Gewerbestandorts Am Wald ohne direkte ÖPNV-Anbindung	• Lage am Rand des 400 m Einzugsbereich von zwei Haltestellen der Linien 790 und 791	➔ geringer Handlungsbedarf
Ratingen		
1 – Zentrum • Wohngebiet zw. Schützenplatz u. Am Eschenhof • Bereich Am Eschhof Mehrfamilienhäuser	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von vier Haltestellen der Linien O15, 753 und 773	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
2- West • Gewerbegebiet westlich vom Zentrum um zw. Anna-Schlinkheider-Str. u. am Sandbach	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ geringer Handlungsbedarf
2 - West • Wohngebiet zw. Breslauer Str. und Erfurter Str.; Mehrfamilienhausbebauung, Hochhaussiedlung (hoch verdichteter Bereich)	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ geringer Handlungsbedarf
3 - Tiefenbroich • Gewerbegebiet zwischen Daniel-Goldbach-Str. und Alter Kirchweg • großflächiger Einzelhandel • Wohngebiet; Mehrfamilienhausbebauung, Reihenhäuser	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ geringer Handlungsbedarf *der Bereich wurde bis vor ca. 5 Jahren durch die Linie 750 erschlossen, Einstellung der Erschließung aufgrund sehr geringer Nachfrage*
4 – Lintorf • Wohngebiet mit lockerer Einfamilienhausbebauung nördlich vom Waldsee um Merianstr.	• Lage am Rand des 400m-Einzugsbereiches der Linien 752	➔ geringer Handlungsbedarf
6 – Hösel • Bereich zwischen Am Adels und Finkenweg, Am Pannschoppen und Wachtelweg • Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhausbebauung	• großflächiges Gebiet mit Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von drei Haltestellen der Linien 770 bzw. 773 • geringes Fahrgastpotenzials wahrscheinlich, hohe IV-Affinität • tlw. gepflasterte Wohnstraßen, Befahrbarkeit für Busse fraglich	➔ geringer Handlungsbedarf
6 – Hösel • südlicher Siedlungsrand u. Bereich um Golfclub	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 770 bzw. 773	➔ geringer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
	• Häuser am Peddenkamp bis zu 800 m von der nächsten Haltestelle entfernt	
6 – Hösel • Gebiet um Senioren- und Pflegeheim	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von zwei Haltestellen der Linie 773	➔ geringer Handlungsbedarf
8 – Homberg • Wohngebiet am Siedlungsrand zw. Backeskamp u. Mergelskaul	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von vier Haltestellen der Linien 748, 761 u. 771	➔ geringer Handlungsbedarf
8 – Homberg • Nördliches Wohngebiet am Siedlungsrand mit Ein- und Mehrfamilienhausbebauung	• großflächiges Gebiet mit Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von vier Haltestellen der Linien 748, 761 u. 771 • Befahrbarkeit für Busse fraglich	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Velbert		
1 (Birth) • Wohngebiet zwischen Birther Str. und Tulpenweg	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches von zwei Haltestellen der Linien OV1, OV2 und OV3	➔ geringer Handlungsbedarf
14 (Mitte) • Wohngebiet westlich des Herminghausparks um die Regerstrasse	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien) • ggf. Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie OV1 (unter Berücksichtigung der örtlichen Begebenheiten)	➔ geringer Handlungsbedarf
14 (Mitte) • Gewerbegebiet um die Burgstr.	• Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien)	➔ geringer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
20 (Tönisheide) • Westliches Randgebiet des Gewerbegebiets Neustr.	• Lage am Rand des 300- bzw. 400m-Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 649 und 746 bzw. einer Haltestelle des BBN2 • vsl. geringe Nachfragepotenziale, hohe IV-Affinität	➔ geringer Handlungsbedarf
18 (Neviges-Pöthen) • Gemeinschaftshauptschule Hardenbergschule	• Lage zwischen Haltestellen der Linien 627, 647,649 • Bürgerbuslinien ohne Relevanz • gesonderter Schulverkehr	➔ geringer Handlungsbedarf
18 (Neviges-Siepen) • Gewerbegebiet „Am Rosenhügel"	• Lage zwischen zwei Haltestellen der Linie 627 und einer Haltestelle des BBN1	➔ geringer Handlungsbedarf
nachrichtlich aus Befragung der Städte: fehlende Haltestellen am Lidl in V.-Langenberg (Bonsfeld), am E-Center in V.-Mitte und auf dem Linienweg des SB19 an der Kettwiger Straße (Stadtwerke und Nordfriedhof)	• Standards zur Erschließung sind eingehalten	➔ kein Handlungsbedarf
Wülfrath		
4 (Bereich Flandersbach) • Siedlungsrandbereich Zwingenberg • einzelne Gehöfte im Bereich Landwehr	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 700m • geringes Fahrgastpotenzial	➔ geringer Handlungsbedarf
3 (Bereich Oberdüssel) • Bergische Diakonie Aprath liegt am Rand des Haltestelleneinzugsbereichs	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle vom SB69 ca. 400m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
2 (Bereich Kocherscheidt)/ 5 (Bereich Fliethe) • Sportanlage Erbacher Berg, Turnier- und Reitsportzentrum ohne ÖPNV-Anbindung	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 450m	➔ geringer Handlungsbedarf
2 (Bereich Kocherscheidt) • nördlicher Randbereich GE	• Gebiet liegt in fußläufiger Erreichbarkeit zur Innenstadt	➔ geringer Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Röntgenstraße ohne ÖPNV-Anbindung		
2 (Bereich Kocherscheidt) • nördlicher Randbereich GE Kruppstraße ohne ÖPNV-Anbindung	• Lage am Rand des 400m-Einzugsbereiches der Linien 601, 746 und SB69	➔ geringer Handlungsbedarf
nachrichtlich aus Befragung der Städte: *Verlegung der Linie 747 zur besseren Erreichbarkeit des Wohngebietes „Am Kliff" (OT Rohdenhausen) für mobilitätseingeschränkte Personen*	• ein „Erschließungsdefizit" im eigentlichen Sinn ist nicht gegeben • Befahrbarkeit für Busse aufgrund des engen Straßenraums fraglich	➔ kein Handlungsbedarf

Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse

Untersucht wird die Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Siedlungsbereich in Richtung der Innenstadt der jeweiligen Stadt sowie beispielhaft in Richtung mindestens eines relevanten Oberzentrums. Darüber hinaus werden die Verbindungen aus den jeweiligen Innenstädten in Richtung der relevanten Nachbarstädte sowie in Richtung der Kreisstadt Mettmann untersucht und bewertet (siehe Bewertung in den **weiß** hinterlegten Flächen in den Tabellen). Die untersuchten Relationen resultieren aus den Angaben der Städte in den schriftlichen Befragungen zur regionalen Verflechtung sowie aus den Diskussionen der ersten Regionalkonferenzen vom November 2011.

In den Tabellen **grau** hinterlegt sind diejenigen Relationen für die im Rahmen der Nahverkehrsplanung keine eigene Bewertung vorgenommen wurde (in der Regel Anbindungen aus den Stadtteilen an die Kreisstadt und die Nachbarstädte).

Die Auswertung der Bedienungs- und Verbindungsanalyse erfolgte im IV Quartal 2011 und im I. Quartal 2012 (Fahrplanstand 2011/2012).

Tabelle 5:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Erkrath (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das MZ Mettmann**	**Anbindung an das MZ Haan**	**Anbindung an das MZ Hilden**
HVZ							
Alt-Erkrath	KB	Erkrath		✓	z.T.[3]		z.T.[4]
Hochdahl	KB	Hochdahler Markt		✓	✓	✓	✓
Erkrath Nord	S3	Rosenberg Erkrath Nord	✓	✓			
Erkrath Süd	S2	Rathelbecker Weg	✓	✓			
Unterfeldhaus	S2	Neuenhausplatz	✓	✓			
Trills	S3	Schlickumer Weg	✓	✓			
Kempen	S3	Unterbacher Straße	✓	✓			
Sandheide	S2	Eichendorffweg	✓	✓			
Willbeck	S3	Willbecker Straße	✓	✓			
Millrath Ost	S3	Tannenstraße	✓	✓			
Millrath West	S3	Millrath Feldstraße	✓	✓			
Alt-Hochdahl	S3	Hochdahl	✓	✓			

[3] Alt-Erkrath mit stündlicher Verbindung nach Mettmann

[4] Alt-Erkrath ohne direkte Verbindung nach Hilden; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an die Kernstadt	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das MZ Mettmann	Anbindung an das MZ Haan	Anbindung an das MZ Hilden
NVZ							
Alt-Erkrath	KB	Erkrath		✓	z.T.[5]		z.T.[6]
Hochdahl	KB	Hochdahler Markt		z.T.[7]	✓	✓	✓
Erkrath Nord	S3	Rosenberg Erkrath Nord	✓	✓			
Erkrath Süd	S2	Rathelbecker Weg	✓	✓			
Unterfeldhaus	S2	Neuenhaus-platz	✓	✓			
Trills	S3	Schlickumer Weg	✓	✓			
Kempen	S3	Unterbacher Straße	✓	✓			
Sandheide	S2	Eichendorffweg	✓	✓			
Willbeck	S3	Willbecker Straße	✓	✓			
Millrath Ost	S3	Tannenstraße	✓	✓			
Millrath West	S3	Millrath Feldstraße	✓	✓			
Alt-Hochdahl	S3	Hochdahl	✓	✓			

[5] Stadt Erkrath mit stündlicher Verbindung nach Mettmann

[6] Stadt Erkrath ohne direkte Verbindung nach Hilden; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[7] Direktverbindung im 60-Minuten-Takt; im 20-Minuten-Takt mit einem Umstieg

Tabelle 6:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Haan (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Wuppertal[8]**	**Anbindung an das MZ Erkrath**	**Anbindung an das MZ Hilden**	**Anbindung an das MZ Solingen[9]**	**Anbindung an das KS Mettmann**
HVZ									
Haan Mitte	KB	Haan, Markt		z.T.[10]	✓	✓	✓	✓	✓
Haan West	S2	Am Schlagbaum	✓	✓					
Haan Ost	S2	Sauerbruch-straße	✓	✓	✓				
Gruiten	S2	Gruiten	✓	✓	✓				
NVZ									
Haan Mitte	KB	Haan, Markt		z.T.[10]	✓	✓	✓	✓	✓
Haan West	S2	Am Schlagbaum	✓	✓					
Haan Ost	S2	Sauerbruch-straße	✓	✓	✓				
Gruiten	S2	Gruiten	✓	✓	✓				

[8] Wuppertal Vohwinkel/ Elberfeld

[9] Solingen Ohligs und Solingen Zentrum

[10] Direktverbindung mit SB50; sonst Umstieg

Tabelle 7:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Heiligenhaus (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an die KS Mettmann**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an da OZ Wuppertal**	**Anbindung an das OZ Essen**	**Anbindung an das MZ Velbert**	**Anbindung an das MZ Ratingen**
HVZ									
Zentrum	KB	Rathaus In der Blume/ Stadtmitte	---	✓	z.T.[11]	✗	z.T.[11,12]	✓	✓
Bereich Wassermangel	S3	Dorfkrug	✓				✓		
Bereich Nonnenbruch	S3	Werkerwald	✓		✓				
Bereich Heide	S3	Am Siepen	✓				✓		
Bereich Oberilp	S3	Oberilp (Verbund Unterilp)	✓				✓		
Bereich Unterilp	S3	Unterilp (Verbund Oberilp)	✓				✓		
Bereich Hetterscheidt	S3	Hetterscheidt, Kuhs Schürhofer Straße	✓				✓		
Bereich Isenbügel	S3	In der Rose	✓				✓		
Bereich Hessenbleek	S4	Am Hessenbleek	✓				✓		

[11] Stadt Heiligenhaus ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg S-Bahnhof Ratingen-Hösel

[12] stündliche Direktverbindung ab H.-Innenstadt mit SB19

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an die Kernstadt	Anbindung an die KS Mettmann	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an da OZ Wuppertal	Anbindung an das OZ Essen	Anbindung an das MZ Velbert	Anbindung an das MZ Ratingen
NVZ									
Zentrum	KB	Rathaus In der Blume/ Stadtmitte	---	✓	z.T. [13]	✗	z.T. [13,14]	✓	✓
Bereich Wassermangel	S3	Dorfkrug	✓				✓		
Bereich Nonnenbruch	S3	Werkerwald	✓		✓				
Bereich Heide	S3	Am Siepen	✓				✓		
Bereich Oberilp	S3	Oberilp (Verbund Unterilp)	✓				✓		
Bereich Unterilp	S3	Unterilp (Verbund Oberilp)	✓				✓		
Bereich Hetterscheidt	S3	Hetterscheidt, Kuhs Schürhofer Straße	✓				✓		
Bereich Isenbügel	S3	In der Rose	✓				✓		
Bereich Hessenbleek	S4	Am Hessenbleek	✓				✓		

[13] Stadt Heiligenhaus ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg S-Bahnhof Ratingen-Hösel; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[14] stündliche Direktverbindung ab H.-Innenstadt mit SB19

Tabelle 8:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Hilden (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das MZ Erkrath**	**Anbindung an das MZ Haan**	**Anbindung an das MZ Langenfeld**	**Anbindung an das MZ Solingen[15]**	**Anbindung an die KS Mettmann**
HVZ									
Innenstadt	KB	Gabelung Fritz-Gressard-Platz		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nordstadt	S1	R.-Wagner-Straße	✓	✓					
Oststadt	S2	Margarethen-hof	✓	✓					
Südstadt	S1	Weidenweg Hilden Süd (S)	✓	✓					
Weststadt	S2 [16]	Hilden, Horster Allee Hilden (S)	✓	✓					
NVZ									
Innenstadt	KB	Gabelung Fritz-Gressard-Platz		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nordstadt	S1	R.-Wagner-Straße	✓	✓					
Oststadt	S2	Margarethen-hof	✓	✓					
Südstadt	S1	Weidenweg Hilden Süd (S)	✓	✓					
Weststadt	S2 [16]	Hilden, Horster Allee Hilden (S)	✓	✓					

[15] Solingen Ohligs

[16] Um eine Kategorie hochgestuft wegen Arbeitsplatzkonzentration

Tabelle 9:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Langenfeld (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Köln**	**Anbindung an das MZ Monheim**	**Anbindung an das MZ Solingen[17]**	**Anbindung an das MZ Leverkusen[18]**	**Anbindung an das KS Mettmann**
HVZ									
Langenfeld Mitte	KB	Stadtmitte Langenfeld (S)		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Berghausen	S2	Berhausen Mitte Berghausen (S)	✓	✓					
Reusrath	S2	Steinstraße	✓	✓					
Immigrath	S1	Immigrather Platz	✓	✓					
Richrath	S1	Richrath, Kirche Götsche	✓	✓					
Wiescheid	S3	Kirchstraße	✓	✓					
NVZ									
Langenfeld Mitte	KB	Stadtmitte Langenfeld (S)		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Berghausen	S2	Berhausen Mitte Berghausen (S)	z.T.[19]	✓					
Reusrath	S2	Steinstraße	✓	✓					
Immigrath	S1	Immigrather Platz	✓	✓					

[17] Untersucht werden die Verbindungen nach Solingen Ohligs

[18] Untersucht werden die Verbindungen nach Leverkusen Opladen

[19] Auf der Relation Langenfeld-Berghausen (S) – Langefeld (S) werden die Standards erfüllt.

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an die Kernstadt	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das OZ Köln	Anbindung an das MZ Monheim	Anbindung an das MZ Solingen[17]	Anbindung an das MZ Leverkusen[18]	Anbindung an das KS Mettmann
Richrath	S1	Richrath, Kirche Götsche	✓	✓					
Wiescheid	S3	Kirchstraße	✓	✓					

Tabelle 10:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Kreisstadt Mettmann (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Wuppertal**	**Anbindung an das MZ Wülfrath**	**Anbindung an das MZ Erkrath-Hochdahl**	**Anbindung an das MZ Ratingen**
HVZ								
Innenstadt	KB	Jubiläumsplatz		✓	z.T.[20]	✓	✓	✗
Mettmann-West	S2	Karpendeller Weg	✓	✓				
Berliner Straße/ Kaldenberg	S2	Siedelung Kaldenberg	✓	✓				
GE Seibelstr./ Goldberg	S3	Goldberger Str.	✓	✓	✓			
Mettmann-Süd	S2	Am Schnabel	✓	✓	✓			
Metzkausen	S2	Florastraße	✓	✓				
Siedlung Obschwarzbach	S3	Obschwarzbach	✓	✓				
NVZ								
Innenstadt	KB	Jubiläumsplatz	✓		z.T.[20]	✓	✓	✓
Mettmann-West	S2	Karpendeller Weg	✓	✓				
Berliner Straße/ Kaldenberg	S2	Siedelung Kaldenberg	✓	✓				
GE Seibelstr./ Goldberg	S3	Goldberger Str.	✓	✓	✓			
Mettmann-Süd	S2	Am Schnabel	✓	✓	✓			
Metzkausen	S2	Florastraße	✓	✓				
Siedlung Obschwarzbach	S3	Obschwarzbach	✓	✓				

[20] stündliche Direktverbindung (SB68)

Tabelle 11:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Monheim a. R. (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an die Kernstadt**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Köln**	**Anbindung an das MZ Langenfeld**	**Anbindung an das MZ Leverkusen[21]**	**Anbindung an das KS Mettmann**
HVZ								
Alt-Monheim	KB	Busbahnhof		z.T.[22]	z.T.[22]	✓	✓	z.T.[23]
Alt-Baumberg	S3	Schwanen-straße	✓	✓				
Berghausener Straße	S3	Robert-Bosch-Str.	✓	✓				
Baumberg Mitte	S2	Holzweg	✓	✓				
Österreich Viertel	S3	Klagenfurter Straße	✓	✓				
Sandberg	S2	Lindenstraße	✓	✓				
Musikanten-viertel	S3	Friedenauer Straße	✓	✓				
Berliner Viertel	S1	Treptower Straße	✓	✓				
Zaunswinkel	S3	Königsberger Platz	✓	✓				

[21] Leverkusen Opladen

[22] Stadt Monheim a. R. ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg S-Bahnhof Langenfeld; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[23] Verbindung der Stadt Monheim a. R. nach Mettmann mit zwei bis drei Umstiegen.

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an die Kernstadt	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das OZ Köln	Anbindung an das MZ Langenfeld	Anbindung an das MZ Leverkusen[24]	Anbindung an das KS Mettmann
HVZ								
Alt-Monheim	KB	Busbahnhof		z.T.[25]	z.T.[25]	✓	✓	z.T.[26]
Alt-Baumberg	S3	Schwanen-straße	✓	✓				
Berghausener Straße	S3	Robert-Bosch-Str.	✓	✓				
Baumberg Mitte	S2	Holzweg	✓	✓				
Österreich Viertel	S3	Klagenfurter Straße	✓	✓				
Sandberg	S2	Lindenstraße	✓	✓				
Musikanten-viertel	S3	Friedenauer Straße	✓	✓				
Berliner Viertel	S1	Treptower Straße	✓	✓				
Zaunswinkel	S3	Königsberger Platz	✓	✓				

[24] Leverkusen Opladen

[25] Stadt Monheim a. R. ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg S-Bahnhof Langenfeld; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[26] Verbindung der Stadt Monheim a. R. nach Mettmann mit zwei bis drei Umstiegen.

Tabelle 12:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Ratingen (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an den Kernstadtbereich**	**Anbindung an die KS Mettmann**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Essen**	**Anbindung an das OZ Duisburg**	**Anbindung an das MZ Heiligenhaus**
HVZ								
Zentrum	KB	Ratingen Mitte	---	✘	✓	✓	z.T.	✓
West	S1	Dieselstraße	✓		✓			
Lintorf	S1	Lintorf, Rathaus	✓				✓	
Hösel	S2	Bergbusch Ratingen-Hösel (S)	✓			✓		
Ost	ZN	Rodeskothen Ratingen-Ost (S)	✓		✓			
Tiefenbroich	S2	Am Rosenkothen	✓		✓			
Homberg	S2	Dorfstraße	✓		✓			
Breitscheid	S2	An der Horst	✓		✓			
Eggerscheidt	S3	Eggerscheidt	✓		✓			
Schwarzbach	S4	Schule Nußbaum	✓		✓			
NVZ								
Zentrum	KB	Ratingen Mitte	---	✓	✓	✓	z.T.	✓
West	S1	Dieselstraße	✓		✓			
Lintorf	S1	Lintorf, Rathaus	✓				✓	
Hösel	S2	Bergbusch Ratingen-Hösel (S)	z.T.[27]			✓		
Ost	ZN	Rodeskothen Ratingen-Ost (S)	✓		✓			
Tiefenbroich	S2	Am Rosenkothen	✓		✓			

[27] ab S-Bahnhof R-Hösel 20-Min.-Takt

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an den Kernstadtbereich	Anbindung an die KS Mettmann	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das OZ Essen	Anbindung an das OZ Duisburg	Anbindung an das MZ Heiligenhaus
Homberg	S2	Dorfstraße	✓		✓			
Breitscheid	S2	An der Horst	✓		✓			
Eggerscheidt	S3	Eggerscheidt	✓		✓			
Schwarzbach	S4	Schule Nußbaum	✓		✓			

Tabelle 13:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Velbert (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an den Kernstadtbereich**	**Anbindung an die KS Mettmann**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Wuppertal**	**Anbindung an das OZ Essen**	**Anbindung an das MZ Hattingen**	**Anbindung an das MZ Wülfrath**	**Anbindung an das MZ Heiligenhaus**
HVZ										
Velbert-Mitte	KB	Christuskirche, Postamt, W.-Brandt-Platz	---	✓	z.T.[28]	✓	✓	✓	✓	✓
Velbert-Ost	S3	Röbbeck I	✓							
Velbert-West	S2	Zur Sonnenblume	✓							
Birth	S2	Birther Kreisel	✓							
Flandersbach	S3	Zur Steinbeck	✓							
Langenhorst	S3	Höhenweg	✓							
Losenburg	S3	Virchowstraße	✓							
Langenberg	S1	Langenberg Markt	z.T.[29,30,31]				✓[31]	✓		
Neviges	S1	Neviges Markt/ Bahnhof	✓			✓				

[28] Velbert-Mitte ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Anbindung häufig mit Umstieg an S Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen der umliegenden Städte (z. B. Ratingen, Werden); systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[29] eine zusätzliche Fahrt

[30] mit (mehrfach) Umsteigen häufiger

[31] ab Bahnhof Velbert-Langenberg

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an den Kernstadtbereich	Anbindung an die KS Mettmann	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das OZ Wuppertal	Anbindung an das OZ Essen	Anbindung an das MZ Hattingen	Anbindung an das MZ Wülfrath	Anbindung an das MZ Heiligenhaus
NVZ										
Velbert-Mitte	KB	Christuskirche, Postamt, W.-Brandt-Platz	---	✓	z.T.[32]	✓	✓	✓	✓	✓
Velbert-Ost	S3	Röbbeck I	✓							
Velbert-West	S2	Zur Sonnenblume	✓							
Birth	S2	Birther Kreisel	✓							
Flandersbach	S3	Zur Steinbeck	✓							
Langenhorst	S3	Höhenweg	✓							
Losenburg	S3	Virchowstraße	✓							
Langenberg	S1	Langenberg Markt	✓				✓[31]	✓		
Neviges	S1	Neviges Markt/ Bahnhof	✓			✓				

[32] Velbert-Mitte ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Anbindung häufig mit Umstieg an S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen der umliegenden Städte (z. B. Ratingen, Werden); systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

Tabelle 14:
Ergebnisse der Bedienungs- und Verbindungsanalyse – Stadt Wülfrath (HVZ und NVZ)

Stadtbereich	**Gebietskategorie**	**Referenzhaltestelle**	**Anbindung an den Kernstadtbereich**	**Anbindung an die KS Mettmann**	**Anbindung an das OZ Düsseldorf**	**Anbindung an das OZ Wuppertal**	**Anbindung an das OZ Essen**	**Anbindung an das MZ Velbert**
HVZ								
Zentrum	KB	Stadtmitte	---	✓	z.T. [33]	z.T. [34]	z.T. [33]	✓
Bereich Düssel/Aprath	S3	Düssel	✓			✓		
Bereich Schlupkothen	S3	Ellenbeek/ Zeittunnel	✓			✓		
Bereich Oerdüssel	S3	Bergische Diakonie	✓			✓		
Bereich Kocherscheidt	S4	Zur Steinbeck	✓			✓		
Bereich Rohdenhaus	S4	Rohdenhausen	✓				✓	
Bereich Flandersbach	S3	Flandersbach	✓				✓	
Bereich Fliethe	S3	Wilhelmshöhe	✓			✓		
Bereich Kiefernweg	S3	Kiefernweg	✓			✓		

[33] Innenstadtbereich Stadt Wülfrath ohne direkten S-Bahn-Anschluss; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[34] stündlich 2 Direktfahrten, davon eine schnelle Verbindung mit SB69; richtungsbezogen teilw. zusätzliche Fahrten

Stadtbereich	Gebietskategorie	Referenzhaltestelle	Anbindung an den Kernstadtbereich	Anbindung an die KS Mettmann	Anbindung an das OZ Düsseldorf	Anbindung an das OZ Wuppertal	Anbindung an das OZ Essen	Anbindung an das MZ Velbert
NVZ								
Zentrum	KB	Stadtmitte	---	✓	z.T. [35]	z.T. [36]	z.T. [35]	✓
Bereich Düssel/Aprath	S3	Düssel	✓			✓		
Bereich Schlupkothen	S3	Ellenbeek/ Zeittunnel	✓			✓		
Bereich Oerdüssel	S3	Bergische Diakonie	✓			✓		
Bereich Kocherscheidt	S4	Zur Steinbeck	✓			✓		
Bereich Rohdenhaus	S4	Rohdenhausen	✓				✓	
Bereich Flandersbach	S3	Flandersbach	✓				✓	
Bereich Fliethe	S3	Wilhelmshöhe	✓			✓		
Bereich Kiefernweg	S3	Kiefernweg	✓			✓		

[35] Innenstadtbereich Stadt Wülfrath ohne direkten S-Bahn-Anschluss; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten

[36] stündlich 2 Direktfahrten, davon eine schnelle Verbindung mit SB69; richtungsbezogen teilw. zusätzliche Fahrten

Verknüpfungssituation an wichtigen Umsteigehaltestellen

Die Qualität der Systemverknüpfung wird für ausgewählte SPNV-Verknüpfungshaltestellen mit hoher Nachfrage im Umsteigerverhalten ausgewertet (> 800 Umsteiger pro Tag):

- Erkrath S
- Haan Bf
- Haan Gruiten Bf/ S
- Hilden Süd S
- Langenfeld S
- Mettmann Stadtwald S
- Ratingen Hösel S
- Ratingen Ost S
- Wülfrath Aprath S

In den folgenden beiden Tabellen sind Relationen dargestellt, bei denen die Umsteigezeit mehr als 15 Minuten beträgt.

Aufgeführt sind alle Verbindungen mit Umsteigezeiten von mehr als 15 Minuten an den maßgeblichen Verknüpfungspunkten, auch die mit geringer Nachfrage. Eine Unterscheidung ist aufgrund der vorliegenden Datenlage an dieser Stelle nicht möglich.

Die langen Umsteigezeiten auf den aufgeführten Relationen begründen sich weitestgehend aus bestehenden optimalen Verknüpfungen der relevanten Linien mit anderen Angeboten, die eine deutlich höhere Bedeutung im Verkehrsgeschehen einnehmen, als die dargestellten Relationen.

Die Auswertung der Verknüpfungssituation erfolgte im IV. Quartal 2011 und im I. Quartal 2012 (Fahrplanstand 2011/2012).

Tabelle 15: Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der HVZ (Übergangszeiten > 15 Minuten; Stand Dezember 2011)

Verknüpfungs-punkt	**von Linien und Richtung**	**auf Linie und Richtung**	**Umsteige-zeit**
Erkrath			
Erkrath S	734 aus Düsseldorf	S8 nach Hagen	18
	734 aus Düsseldorf	S8 nach Mönchengladbach	21
	O5 aus Hochdahl	S8 nach Mönchengladbach	17
Haan			
Gruiten S	641 aus Wuppertal	RB48 nach Solingen	30
	641 aus Wuppertal	S68 nach Langenfeld	20
	742 aus Haan, C.-Barth-Str.	S8 nach Hagen	18
	742 aus Mettmann	S68 nach Langenfeld	17
	O1 aus Haan	S8 nach Hagen	18
	O1 aus Gruiten, Sinterstr.[37]	S8 nach Hagen	17
	RB48 aus Wuppertal	O1 nach Haan	15
	S8 aus Hagen	742 nach Haan, C.-Barth-Str.	17
	S8 aus Hagen	742 nach Mettmann	20
	S8 aus Hagen	O1 nach Haan	19
	S8 aus Hagen	O1 nach Gruiten, Sinterstr.[38]	16
	S8 aus Mönchengladbach	641 nach Wuppertal	17
Hilden			
Hilden Süd	781 aus Hilden Süd	S1 nach Solingen	17
	S1 aus Düsseldorf	741 nach Hilden Südfriedhof	17
	S1 aus Düsseldorf	781 nach Hilden Süd	16
	S1 aus Düsseldorf	785 nach Langenfeld	15
Langenfeld			

[37] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

[38] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

Verknüpfungs-punkt	von Linien und Richtung	auf Linie und Richtung	Umsteige-zeit
Langenfeld S	231 aus Reusrath	S6 nach Köln	19
	791 aus Wiescheid	S68 nach Wuppertal	15
	S6 aus Köln	231 nach Reusrath	19
Mettmann			
Mettmann Stadtwald	S28 aus Düsseldorf	SB 68 nach Mettmann Jubiläumsplatz	2 bzw. 22
	742 von Mettmann Jubiläumsplatz	S28 nach Düsseldorf	15
	742 aus Haan-Gruiten	S28 nach Düsseldorf	19
Ratingen			
Ratingen Ost	S6 aus Essen	757 nach Ratingen Tiefenbroich	20
	S6 aus Essen	759 nach Ratingen West/ D-Flughafenbahnhof	18
	S6 aus Essen	771 Ratingen Homberg / Velbert	17
	S6 aus Essen	775 Ratingen West	15
	S6 aus Essen	773 Ratingen Mitte	20
	S6 aus Düsseldorf	O16 Lintorf / Breitscheid	16[39]
	S6 aus Düsseldorf	761 Ratingen-Mitte	15
	S6 aus Düsseldorf	773 Ratingen Hösel	19[38,39]
	759 aus Ratingen West / D-Flughafenbahnhof	S6 nach Essen	19
	771 aus Velbert / Ratingen Homberg	S6 nach Essen	18
	749 aus Ratingen Schwarzbach	S6 nach Essen	17
	757 aus Ratingen Tiefenbroich	S6 nach Düsseldorf	15
	761 aus Ratingen Mitte	S6 nach Düsseldorf	18
	773 aus Ratingen Hösel	S6 nach Düsseldorf	20[38,39]
	O16 Lintorf / Breitscheid	S6 nach Düsseldorf	15[39] (Anschluss

[39] Hauptverbindung über Ratingen-Hösel S.

Verknüpfungs-punkt	**von Linien und Richtung**	**auf Linie und Richtung**	**Umsteige-zeit**
			in Last-richtung zw. 07:00 und 08:00 Uhr ohne Defizit)
	775 aus Ratingen West	S6 nach Düsseldorf	16
Ratingen Hösel	Standards werden erfüllt		

Wülfrath			
Wülfrath-Aprath	601 aus Wülfrath Stadtmitte	S9 nach Wuppertal	15
	601 W-Wieden Schleife / W-Hbf	S9 nach Wuppertal	16
	621 W-Vohwinkel	S9 nach Wuppertal	16

Tabelle 16: Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der NVZ (Übergangszeiten > 15 Minuten; Stand Dezember 2011))

Verknüpfungs-punkt	**von Linien und Richtung**	**auf Linie und Richtung**	**Umsteige-zeit**
Erkrath			
Erkrath S	734 aus Düsseldorf	S8 nach Hagen	18
	734 aus Düsseldorf	S8 nach Mönchengladbach	21
	O5 aus Hochdahl	S8 nach Mönchengladbach	17
Haan			
Haan, Bahnhof	786 aus Erkrath-Hochdahl	RB48 nach Solingen	16
	786 aus Nachbarsberg[40]	RB48 nach Solingen	25
	RB48 aus Solingen	786 nach Nachbarsberg[40]	22
Gruiten S	641 aus Wuppertal	RB48 nach Solingen	30
	742 aus Haan, C.-Barth-Str.[41]	RB48 nach Wuppertal	31
	742 aus Haan, C.-Barth-Str.[42]	S8 nach Hagen	18
	O1 aus Haan	RB48 nach Wuppertal	18
	O1 aus Haan	S8 nach Hagen	18
	O1 aus Gruiten, Sinterstr.[43]	S8 nach Hagen	17
	RB48 aus Wuppertal	742 nach Haan, C.-Barth-Str.[42]	33
	RB48 aus Wuppertal	O1 nach Haan	21
	S8 aus Hagen	742 nach Haan, C.-Barth-Str.[41]	17
	S8 aus Hagen	742 nach Mettmann	20
	S8 aus Hagen	O1 nach Haan	19
	S8 aus Hagen	O1 nach Gruiten, Sinterstr.[43]	16
	S8 aus Mönchengladbach	641 nach Wuppertal	17

[40] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

[41] Verbindung von nachrangiger Bedeutung

[42] Verbindung von nachrangiger Bedeutung

[43] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

Verknüpfungs-punkt	von Linien und Richtung	auf Linie und Richtung	Umsteige-zeit
Hilden			
Hilden Süd	781 aus Hilden Süd	S1 nach Düsseldorf	16
	781 aus Hilden Süd	S1 nach Solingen	17
	785 aus Langenfeld	S1 nach Düsseldorf	17
	785 aus Langenfeld	S1 nach Solingen	18
	S1 aus Düsseldorf	741 nach Hilden Südfriedhof	17
	S1 aus Düsseldorf	781 nach Hilden Süd	16
	S1 aus Düsseldorf	785 nach Langenfeld	17
	S1 aus Solingen	741 nach Hilden Südfriedhof	18
	S1 aus Solingen	781 nach Hilden Süd	17
	S1 aus Solingen	785 nach Langenfeld	18
Langenfeld			
Langenfeld S	231 aus Reusrath	S6 nach Köln	19
	S6 aus Köln	231 nach Reusrath	19
Mettmann			
Mettmann Statwald	S28 aus Düsseldorf	745 nach Mettmann Jubiläumsplatz (/ Rudolf-Diesel Straße)	2 bzw. 22
	S28 aus Düsseldorf	749 nach Ratingen	18
	S28 aus Düsseldorf	SB 68 nach Mettmann Jubiläumsplatz	2 bzw. 22
	742 von Mettmann Jubiläumsplatz	S28 nach Düsseldorf	15
	742 aus Haan-Gruiten	S28 nach Düsseldorf	19
Ratingen			
Ratingen Ost	S6 aus Essen	757 nach Ratingen Tiefenbroich	20
	S6 aus Essen	759 nach Ratingen West/ D-Flughafenbahnhof	18

Verknüpfungs-punkt	von Linien und Richtung	auf Linie und Richtung	Umsteige-zeit
	S6 aus Essen	761 nach Ratingen Mitte	1 bzw. 21[44]
	S6 aus Essen	761 nach Ratingen Homberg	min. 17[44]
	S6 aus Essen	773 Ratingen Mitte	20
	S6 aus Düsseldorf	761 nach Ratingen Homberg	-[45]
	S6 aus Düsseldorf	773 Ratingen Hösel	19[46]
	S6 aus Düsseldorf	775 Ratingen West	2 bzw. 22
	759 aus Ratingen West / D-Flughafenbahnhof	S6 nach Essen	19
	761 aus Ratingen Homberg	S6 nach Essen	18
	773 aus Ratingen Mitte	S6 nach Essen	1 bzw. 21
	757 aus Ratingen Tiefenbroich	S6 nach Düsseldorf	15
	760 aus D-Flughafen / Ratingen West	S6 nach Düsseldorf	16
	761 aus Ratingen Mitte	S6 nach Düsseldorf	-[47]
	761 aus Ratingen Homberg	S6 nach Düsseldorf	1 bzw. 21
	773 aus Ratingen Hösel	S6 nach Düsseldorf	20[46]
Ratingen Hösel	Standards werden erfüllt		

Wülfrath			
Wülfrath-Aprath	601 aus Wülfrath Stadtmitte	S9 nach Wuppertal	15
	601 W-Wieden Schleife / W-Hbf	S9 nach Wuppertal	16
	621 W-Vohwinkel	S9 nach Wuppertal	16

[44] Fehlende Fahrt Linie 761 um 11 Uhr; einzelne optimierte Anschlüsse gegen 13:40 und 14 Uhr.

[45] Fehlende Fahrt Linie 761 um 10:30 Uhr.

[46] Hauptverbindung über Ratingen-Hösel S.

[47] Fehlende Fahrt um 10:30 Uhr.

Tabelle 17: Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der HVZ (Übergangszeiten ≤ 2 Minuten; Stand Dezember 2011))

Verknüpfungs-punkt	**von Linien und Richtung**	**auf Linie und Richtung**	**Umsteige-zeit**
Erkrath			
Erkrath S	O6 aus Unterfeldhaus	S8 nach Hagen	2
	S8 aus Hagen	O5 nach Hochdahl	1
Haan			
Gruiten S	S8 aus Mönchengladbach	O1 nach Gruiten, Sinterstr.[48]	2
Hilden			
Hilden S	S1 aus Düsseldorf	O3 nach Hilden Süd	2
	S1 aus Düsseldorf	O3 nach Hilden Nord	2
Hilden Süd	741 aus Mettmann	S1 nach Düsseldorf	2
	S1 aus Solingen	782 nach Hilden Nord	2
	S1 aus Solingen	782 nach Hilden Nord	2
Langenfeld			
Langenfeld S	231 aus Reusrath	S68 nach Wuppertal	1

[48] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

Tabelle 18: Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung zum SPNV in der NVZ (Übergangszeiten ≤ 2 Minuten; Stand Dezember 2011)

Verknüpfungs-punkt	**von Linien und Richtung**	**auf Linie und Richtung**	**Umsteige-zeit**
Erkrath			
Erkrath S	O6 aus Unterfeldhaus	S8 nach Hagen	2
	S8 aus Hagen	O5 nach Hochdahl	1
Haan			
Gruiten S	S8 aus Mönchengladbach	O1 nach Gruiten, Sinterstr.[49]	2
Hilden			
Hilden S	S1 aus Düsseldorf	O3 nach Hilden Süd	2
	S1 aus Düsseldorf	O3 nach Hilden Nord	2
Hilden Süd	741 aus Mettmann	S1 nach Düsseldorf	2
	785 aus Hilden West	S1 nach Düsseldorf	2
	S1 aus Solingen	782 nach Hilden Nord	2

[49] nur kleiner Bereich, der hiervon betroffen ist

Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV

Die Auswertung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV ist ein anerkanntes Indiz zur Bewertung der Qualität von Verkehrsangeboten im ÖPNV und soll als solches auch als ein Faktor für die Bewertung des ÖPNV im Kreis Mettmann untersucht werden.[50]

Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR ermittelt; hinterlegt sind die Fahrplanzeiten. Die Reisezeiten im MIV wurden mit Hilfe des „google maps"-Routenplaners ermittelt; angesetzt wurde die durchschnittliche Reisezeit über den Tag.

Zeiten für Zu- und Abwege zur und von den Haltestellen bzw. Zeiten für Parkplatzsuch sind nicht berücksichtigt. Eine Vergleichbarkeit der Reisezeiten ist aus diesem Grund gegeben.

Die Auswertung des Reisezeitvergleichs erfolgte im IV. Quartal 2012 (Fahrplanstand 2011/2012).

[50] Vgl.: FGSV: Empfehlung für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (2009).

Tabelle 19: Reisezeiten ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen

Relation	**Reisezeit ÖPNV[51]**	**Reisezeit MIV[52]**	**Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV**
Erkrath			
Erkrath – Düsseldorf Hbf	9 min.	18 min.	0,5 : 1
Erkrath – Mettmann Jubiläumsplatz	25 min.	15 min	1,7 : 1
Erkrath – Hilden Gabelung	32 min.	14 min.	2,3 : 1
Hochdahler Markt – Düsseldorf Hbf.	27 min.	20 min.	1,4 : 1
Hochdahler Markt – Mettmann Jubiläumsplatz	22 min.	14 min.	1,6 : 1
Hochdahler Markt – Haan Markt	18 min.	11 min.	1,6 : 1
Hochdahler Markt – Hilden Gabelung	14 min.	12 min.	1,2 : 1
Hochdahler Markt – Haan Technologiepark, Millrather Straße	27 min.	9 min.	2,9 : 1
Hochdahler Markt – Hilden GE Giesenheide/ Kreuz Hilden, Giesenheide	7 min.	6 min.	1,2 : 1
Haan			
Markt – Wuppertal, Vohwinkel Bahnhof	20 min.	10 min.	2,1 : 1
Markt – Solingen Ohligs, Hbf.	15 min.	9 min.	1,6 : 1
Markt – Solingen Zentrum, Graf-Wilhelm-Platz	29 min.	15 min.	2,0 : 1
Markt – Düsseldorf Hbf.	33 min.	22 min.	1,5 : 1
Markt – Mettmann, Jubiläumsplatz	33 min.	18 min.	1,9 : 1
Markt – Hilden, Gabelung	15 min.	8 min.	2,0 : 1
Markt – Haan Technologiepark, Millrather Straße	9 min.	6 min.	1,6 : 1
Heiligenhaus			
Rathaus bzw. In der Blume/Stadtmitte – Velbert Postamt bzw. Willy-Brandt-Platz	15 min.	12 min.	1,3 : 1
Rathaus bzw. In der Blume/Stadtmitte – Wülfrath	39 min.	18 min.	2,2 : 1

[51] Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR (http://www.vrr.de/de/fahrplanauskunft/index.html) ermittelt. Bei mehreren Fahrtmöglichkeiten wurden die wahrscheinlichste angenommen bzw. ungefähre Durchschnittswerte ermittelt.

[52] Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe des „google maps"-Routenplaners (http://maps.google.de/) ermittelt. Ein stichpunktmäßiger Plausibilitätsvergleich mit anderen Routenplanern (Falk und Map24) hat ergeben, dass nur geringe Fahrzeitunterschiede zwischen den verschiedenen Programmen bestehen.

Relation	**Reisezeit ÖPNV[51]**	**Reisezeit MIV[52]**	**Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV**
Stadtmitte			
Rathaus bzw. In der Blume/Stadtmitte – Mettmann Jubiläumsplatz	33 min.	16 min.	2,1 : 1
Rathaus bzw. In der Blume/Stadtmitte – Essen Hbf.	42 min.	26 min.	1,6 : 1
Hilden			
Gabelung – Düsseldorf Hbf.	31 min.	20 min.	1,5 : 1
Gabelung – Solingen-Ohligs Hbf.	17 min.	10 min.	1,7 : 1
Fritz-Gressard-Platz – Langenfeld Stadtmitte	23 min.	13 min.	1,7 : 1
Gabelung – Haan Technologieparkt, Millrather Straße	24 min.	12 min.	2,0 : 1
Gabelung – Hilden GE Giesenheide/ Kreuz Hilden, Giesenheide	7 min.	4 min.	1,6 : 1
Langenfeld			
Stadtmitte – Düsseldorf Hbf.	32 min.	23 min.	1,4 : 1
Stadtmitte – Solingen-Ohligs Hbf.	26 min.	16 min.	1,7 : 1
Stadtmitte – Leverkusen-Opladen, Opladen Busbf./Bf.	23 min.	11 min.	2,2 : 1
Stadtmitte – Köln Hbf.	41 min.	23 min.	1,8 : 1
Stadtmitte – Monheim Busbahnhof	15 min.	9 min.	1,7 : 1
Stadtmitte – Monheim GE im Weidental, Robert-Bosch-Straße	31 min.[53]	10 min.	3,3 : 1
Mettmann			
Jubiläumsplatz – Wuppertal Hbf.	34 min.	26 min.	1,3 : 1
Stadtwald – Düsseldorf Hbf.	19 min.	31 min.	0,6 : 1
Stadtwald – Düsseldorf Flughafenbahnhof	42 min.	24 min.	1,8 : 1
Jubiläumsplatz – Haan Technologieparkt, Millrather Straße	26 min.	13 min.	2,1 : 1
Jubiläumsplatz – Hilden GE Giesenheide/ Kreuz Hilden, Giesenheide	29 min.	17 min.	1,7 : 1
Mohnheim			

[53] Auswertung im Sommer 2012 – ohne Verbindung mit Linie 795 (seit November 2012).

Relation	**Reisezeit ÖPNV[51]**	**Reisezeit MIV[52]**	**Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV**
Busbahnhof – Düsseldorf Hbf.	37 min.	23 min.	1,6 : 1
Busbahnhof – Leverkusen-Opladen, Opladen Busbf./Bf.	42 min.	16 min.	2,7 : 1
Busbahnhof – Monheim GE im Weidental, Robert-Bosch-Straße	11 min.	6 min.	1,9 : 1
Ratingen			
Ratingen Mitte – Düsseldorf Heinrich-Heine-Allee	33 min.	24 min.	1,4 : 1
Ratingen Ost – Düsseldorf Hbf.	23 min.	24 min.	1,0 : 1
Ratingen Mitte – Düsseldorf Flughafenbahnhof	19 min.	11 min.	1,8 : 1
Ratingen Mitte – Duisburg Hbf.	35 min.	23 min.	1,5 : 1
Ratingen Mitte (bzw. Ratingen Ost) – Mülheim a. d. Ruhr	43 min.	28 min.	1,6 : 1
Ratingen Ost – Essen Hbf.	28 min.	28 min.	1,0 : 1
Ratingen Mitte – Heiligenhaus Rathaus bzw. In der Blume/Stadtmitte	25 min.	21 min.	1,2 : 1
Ratingen Mitte – Mettmann Jubiläumsplatz	32 min.	20 min.	1,6 : 1
Velbert			
Postamt bzw. Willy-Brandt-Platz – Essen Hbf.	33 min.	27 min.	1,2 : 1
Willy-Brandt-Platz – Wuppertal Hbf.	25 min.[54]	24 min.	1,0 : 1
Willy-Brandt-Platz – Wülfrath Stadtmitte	16 min.	14 min.	1,1 : 1
Wülfrath			
Stadtmitte – Wuppertal Hbf.	29 min.[55]	22 min.	1,3 : 1
Stadtmitte – Mettmann Jubiläumsplatz	13 min.	11 min.	1,1 : 1

[54] stündlich mit SB 66, andere Verbindungen > 45 Minuten

[55] stündlich mit SB 69, andere Verbindungen ab 40 Minuten

Tabelle 20: Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten im ÖV (Verkehrsmodell)

Linie/ Richtung 1	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]	Linie/ Richtung 2	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
131	22	131	23
169	22	169	24
219	28	219	29
231	24	231	26
232	22	232	21
233	25	233	28
237	29	237	32
254	20	254	20
331	22	331	23
601	20	601	21
621	16	621	17
627	18	627	18
634	26	634	26
637	20	637	21
641	22	641	22
647	23	647	23
649	20	649	20
692	19	692	20
712	19	712	19
734	26	734	25
735	21	735	23
737	20	737	21
738	22	738	21
741	26	741	25
742	22	742	22
743	33	743	30
745	22	745	23
746	24	746	25
747	23	747	23
748	29	748	30
749	26	749	26

Linie/ Richtung 1	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
751	28
752	27
753	31
754	26
756	23
757	21
758	25
759	21
760	21
761	26
770	22
771	24
772	26
773	29
774	25
775	24
777	21
780	29
781	21
782	26
783	21
784	23
785	24
786	20
787	23
788	24
789	23
790	23
791	21
792	20
793	25
BB 1 Lan	18

Linie/ Richtung 2	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
751	28
752	26
753	30
754	26
756	23
757	23
758	21
759	21
760	20
761	28
770	23
771	26
772	26
773	28
774	26
775	22
777	22
780	30
781	20
782	26
783	21
784	24
785	24
786	22
787	23
788	24
789	21
790	21
791	20
792	23
793	29
BB 1 Lan	---

Linie/ Richtung 1	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
BB 2 Lan	19
BB 3 Lan	17
BB 4 Lan	20
BB 5 Lan	15
BB 1 Nev	27
BB 2 Nev	25
BB 3 Nev	25
BB 4 Nev	20
DL 1	28
DL 3	25
DL 4	32
DL 5	25
DL 6	23
O 01	24
O 03	21
O 05	25
O 06	26
O 10	22
O 11	19
O 12	23
O 13	18
O 14	29
O 15	18
O 16	25
O 17	21
O 19	28
OV 1	21
OV 2	23
OV 3	19
OV 4	19
OV 5	21
OV 6	25

Linie/ Richtung 2	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
BB 2 Lan	---
BB 3 Lan	---
BB 4 Lan	---
BB 5 Lan	---
BB Nev	---
BB 2 Nev	---
BB 3 Nev	---
BB 4 Nev	---
DL 1	28
DL 3	---
DL 4	33
DL 5	28
DL 6	25
O 01	23
O 03	20
O 05	23
O 06	22
O 10	21
O 11	22
O 12	23
O 13	19
O 14	25
O 15	18
O 16	25
O 17	---
O 19	25
OV 1	23
OV 2	21
OV 3	20
OV 4	21
OV 5	20
OV 6	22

Linie/ Richtung 1	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
OV 7	21
OV 8	21
NE 8	28
NE 13	37
SB 19	31
SB 50	32
SB 55	32
SB 66	43
SB 68	26
SB 69	25
T 1	46
T 7	30
T 176	24

Linie/ Richtung 2	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit [km/h]
OV 7	20
OV 8	22
NE 8	27
NE 13	43
SB 19	28
SB 50	35
SB 55	32
SB 66	43
SB 68	26
SB 69	24
T 1	46
T 7	16
T 176	24

Tabelle 21: Bereiche mit regelmäßigen Verspätungen aufgrund von Defiziten in der Verkehrsdurchführung[56]

Stadt	**Defizite in der Verkehrsdurchführung**
Problempunkte im Straßennetz	
kreisweit	• zugeparkte Haltestellen • langandauernde Baustellen
Erkrath	• Kreuzungsbereich Erkrather Straße/ Gerresheimer Landstraße • Kreuzungsbereich Gerresheimer Landstraße/Niermannsweg/Max-Planck-Straße • Haaner Straße
Haan	• Bahnhofstraße -Allee Straße • Kölner Straße mit Kreisverkehr Wilhelmstraße
Hilden	• Walder Straße • Gerresheimer Straße • Berliner Straße
Langenfeld	• Berghausener Straße im Abschnitt Düsseldorfer Straße – Anschlussstelle Richrath (A59) in der HVZ am Nachmittag • Kreuzungsbereich Hardt/ Schneiderstraße in der HVZ • Kreuzungsbereich Berghausener Straße/Baumberger Straße/ Wiener Neustädter Straße • Linien 790 und 791 mit regelmäßigen Verspätungen aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens zwischen den Haltestellen Feldhauser Weg und Schneiderstrasse von 08:00 Uhr -09:30 Uhr (Einfahrt und Ausfahrt A3) • Hauptstraße zwischen Bachstraße und Wilhelmstraße mit regelmäßigen Verspätungen aufgrund von PKWs, die am Seitenrand halten
Langenfeld/ Monheim	• Verspätungen aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens an der Opladener Straße zwischen Langenfeld und Monheim von 16:00 Uhr- 18:30 Uhr
Mettmann	• Straßen im Zulauf zum Jubiläumsplatz (Johannes-Flintrop-Straße, Schwarzbachstraße, Talstraße, Breitestraße) • Abschnitt Bahnstraße – Bergstraße – Mettmann, Stadtwald S • Düsseldorfer Straße ab Kreispolizeibehörde – Am Kolben – Ringstraße – Talstraße

[56] Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen Januar 2011

	• Florastraße
Ratingen	• Abschnitt Tiefenbroicher Straße - Lintorf Markt – Speestraße • Krummenweger Straße • Am Löken • Abschnitt Homberger Straße – Bahnstraße – Freiligrathring – Röntgenring – Europaring • Abschnitt Brachter Straße – Meiersberger Straße • Abschnitt Am Sondert – Bahnhofstraße
Düsseldorf Reisholz	• Linie 789 mit regelmäßigen Verspätungen aufgrund der langandauernden Baustelle in Düsseldorf Reisholz (Henkelstraße)
Probleme in der Betriebsabwicklung an Busbahnhöfen, Verknüpfungspunkten oder zentralen Haltestellen	
Velbert	• zeitweise Verspätungen an den aufkommensstarken Haltestellen „Postamt" und „Christuskirche" aufgrund der hohen Fahrgastwechselzeiten
Wülfrath/ Velbert	• fehlende technische Hilfen zur Anschlussgewährung Zug/ Bus an den Haltepunkten Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel, Velbert-Neviges und Velbert-Langenberg
Probleme im täglichen Betriebsablauf	
kreisweit	• gehäufte Einrichtung von T30-Zonen und erhöhtes Fahrgastaufkommen bei unveränderten Fahrplanzeiten erhöhen das Verspätungsrisiko • fehlende LSA-Beeinflussung als grundlegendes Problem in den kreisangehörigen Städten
Velbert	• defizitäre Umsteigesituation am Verknüpfungspunkt Velbert-Neviges Markt/ Bahnhof o die Busse der Linie 647 in Fahrtrichtung Hattingen müssen auf der dem Busbahnhof abgewandten Straßenseite halten, weil das Linksausbiegen aus dem Busbahnhof verkehrsrechtlich untersagt ist; Umsteiger der Linie 647 müssen somit die Bernsaustraße queren (Verkehrssicherung über Fußgängerampel) o die aus Richtung Langenberg kommenden Fahrzeuge können nicht im Busbahnhof wenden, um wieder in Richtung Langenberg zurückzufahren • infrastrukturelle Mängel an der Haltestelle Bleibergstraße in Velbert (Linien 647 und OV6) mit Auswirkungen insbesondere im Schulverkehr (Umsteiger) der Gesamtschule Bleibergquelle • fehlende Buswendeanlage am S-Bahn-Haltepunkt Velbert-Nierenhof, um neben der OV8 weitere Linien vom Busbahnhof Nie-

	renhof an die S-Bahn heranzuführen • Fahrverbot entlang der Elsbeeker Straße für die Linie 627 und 647 verhindert die Erschließung des Bereichs und optimale Anbindung an die S9

Anlage 4
Ergebnisse der Regionalkonferenzen

Tabelle 22: Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse aus den Regionalkonferenzen nach Handlungsfeldern

Thematik	**Erläuterung/ Weiterer Umgang**
Handlungsfeld I – „Verbesserung Netz und Angebot"	
Stadt Erkrath	
Erschließungsdefizite	
Erschließungsdefizit im Bereich Willbeck: Kopernikusstraße und Keplerstraße	Ergebnis Defizitanalyse; Prüfung der Befahrbarkeit bzw. Wendemöglichkeit
Bedienungsangebot	
Anbindung Alt-Erkrath – Mettmann (Linie 743)	Ergebnis Defizitanalyse; Handlungsbedarf für HVZ
O6: Betriebsschluss ab Haus Brück mo.-do. vor 22:00 zu früh	späterer Betriebsschluss von Verkehrsunternehmen gewünscht
O5: • kein durchgehender 20-Minutentakt mo.-fr. • kein durchgehender 30-Minutentakt sa.-so. • wechselnde Abfahrtspositionen ab Hochdahl S • Betriebsschluss ab Millrath S mo.-fr. vor 22:00 zu früh	späterer Betriebsschluss von Verkehrsunternehmen gewünscht
734: Zukunft der Linie in Erkrath ist unklar	Stadtverwaltung erwägt Antrag auf Betriebseinstellung
O6, 781: Verbindung zwischen Alt-Erkrath und Hilden erfolgt über einen Umstieg an der Haltestelle Neuenhausplatz, wo nur 2 Minuten zum Umstieg zur Verfügung stehen *(Anregung Politik)*	Buslinien sind primär an den S-Bahnanschluss, S8 in Erkrath und S1 in Hilden, gekoppelt
Linie 780: Führung über Millrather Weg und Gerresheimer Landstraße (NVP Stadt Düsseldorf)	Rheinbahn hat dies in der Stellungnahme zum NVP Stadt Düsseldorf abgelehnt
Stadt Haan	
Erschließungsdefizite	
Erkrather Straße, Bachstraße, Am Sandbach (West)	Ergebnis Defizitanalyse
Ohligser Straße (Südwest)	Ergebnis Defizitanalyse
Beethovenstraße, Breidenhofer Straße, Am Mühlenbusch (Süd)	Ergebnis Defizitanalyse
Östlicher Teil des Gewerbegebiets Haan-Ost	Ergebnis Defizitanalyse;

	Bedienung in HVZ schwierig aufgrund des starken Verkehrs-aufkommens im Bereich des BAB-Anschlusses
Bedienungsangebot	
SB50: Umsetzung des 20-Minuten-Taktes am Nachmittag	Umsetzung wird geprüft; Anregung Stadt Haan (Maßnahme aus NVP 2004)[57]
SB50, 786: Tausch der Endhaltestellen in Haan	Rheinbahn möchte SB50 wieder an den früheren Endpunkt an der Rheinischen Straße führen
O1: Prüfung einer Linienführung über Gewerbegebiet Haan-Ost	Maßnahme aus NVP 2004
641: schwache Fahrgastnachfrage, Prüfung Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsform	Anregung Stadt Haan; BVR hat bereits geprüft, keine Einsparungen absehbar
742: • Betriebsschluss an allen Tagen zu früh • Optimierung der S-Bahnanschlüsse an Haan Gruiten S	Anregung Stadt Haan
792: Optimierung der S-Bahnanschlüsse an Solingen-Vogelpark S	Anregung Stadt Haan; Linie hat Anschlussbeziehungen in Haan Gruiten (Aussage Rheinbahn)
Ausbau des Nachtverkehrangebots (vor allem 742, 786, DL5; ggf. als Taxibusverkehr)	Anregung Stadt Haan
Generell Verbesserung der Takte außerhalb der Spitzenverkehrszeit	Anregung Stadt Haan; Stundentakt ist ein zu geringes Angebot
Versorgungsdefizite in Gruiten-Dorf und Ellscheid	Anregung Stadt Haan
Verbesserte Anbindung Technologiepark Gruiten	Anregung Stadt Haan / Gutachter; Entwicklungsgebiet, weitere Ansiedlung im 2. BA bereits 2013

Stadt Heiligenhaus	
Erschließungsdefizite	
innere Erschließung Nonnenbruch	Ergebnis Defizitanalyse/ Anregung Stadt Heiligenhaus; Einrichten BürgerBus geplant (Umsetzung im November 2012

[57] Zwischenzeitlich umgesetzt

	erfolgt)
direkte Andienung des Heljensbades	Ergebnis Defizitanalyse/ Anregung Stadt Heiligenhaus; ggf. mit O17
Prüfaufträge: • Linienwegtausch der Linien 772 und 774, in diesem Zusammenhang prüfen der Möglichkeiten zur Schaffung einer verbesserten Anbindung des Klinikums Niederberg aus Richtung Heiligenhaus mit Abstimmung auf die Dienstzeiten • 772: Prüfen der Linienwegsänderung in der Anbindung an Isenbügel	Vorschlag Komitee ÖPNV
Bedienungsangebot	
Umsteigesituation Haltestelle „Höseler Platz" (Haltestelle zweigeteilt)	Aussage Stadt Heiligenhaus (DFI seit Anfang 2013)
Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden in Richtung Isenbügel; ggf. Einrichtung eines TaxiBus-Angebotes	hohe IV-Affinität im Stadtteil; politischer Wille
Anbindung Heiligenhaus – Düsseldorf: keine umsteigefreie Verbindung	Ergebnis Defizitanalyse/ Anregung Stadt Heiligenhaus; ggf. Einrichten einer Schnellbuslinie nach Fertigstellung der A44 *(Aussage Kreis Mettmann)*
Anbindung Heiligenhaus – Wuppertal: • keine umsteigefreie Verbindung • Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit werden nicht erfüllt	Ergebnis Defizitanalyse; Das Angebot ist aus Sicht der Stadt ausreichend; das maßgebliche OZ für die Stadt ist Essen, hier werden die Standards erfüllt
Prüfauftrag im Nachtverkehr: Verlängerung der Linie 770 freitag- und samstagnachts bis Velbert als Ersatz für die eingestellte Disko-Linie DL1 (Linie endet derzeit im Nachtverkehr in Hetterscheidt)	Anregung Stadt Heiligenhaus; der tatsächliche Bedarf ist gemeinsam mit der Stadt Velbert zu prüfen

Stadt Hilden	
Erschließungsdefizite	
Defizite bei Gewerbegebiet Nordwest (Westring)	Ergebnis Defizitanalyse/ Anregung Stadt Hilden; Prüfung im Zusammenhang mit Anbindung der geplanten Wellnesstherme Düsseldorf
Bereich Nordstadt: Elb/Holterhof, Wohngebiet Schalbruch östlich des Westrings, Gewerbegebiet Nordwest	Ergebnis Defizitanalyse

Bereich Weststadt: Bereich südlich der Weststraße (H.-Hertz-Straße, Siemensstraße)	Ergebnis Defizitanalyse
Bereich Oststadt: Kalstert, Schönholz und daran südlich angrenzende Bereiche, nördlicher Bereich des Gewerbegebiets Hilden Ost	Ergebnis Defizitanalyse
Bedienungsangebot	
741: Erschließung des Gewerbegebiets Giesenheide, Fahrtenangebot mittags zu gering	Aussage Stadt Hilden: Verdichtung ab 2014 angedacht
781: Führung aller Kurse bis D-Gerresheim Krankenhaus	Anregung Stadt Hilden; Rheinbahn befürwortet diese Verbindung, die Stadt Düsseldorf möchte das Angebot im Abschnitt Erkrath – D-Gerresheim eher reduzieren
Bedienungslücken bei mehreren Linien abends, nachts und am Wochenende: Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr	Ergbnis Defizitanalyse/ Anregung Stadt Hilden
im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) prüfen	Anregung Stadt Hilden
Regelmäßiges SPNV-Angebot von Hilden Richtung Wuppertal/ Remscheid gewünscht (Weiterführung S-Bahn-Linie S1 als RB 47)	Anregung Stadt Hilden; Realisierung schwierig, da Strecke der RB47 nicht elektrifiziert werden soll

Stadt Langenfeld (Rhld.)	
Erschließungsdefizite	
Bereich Reusrath: nordöstlich des Markts sowie Förderschule und Seniorenbegegnungsstätte	Ergebnis Defizitanalyse; Befahrbarkeit für Busse nicht gegeben
Bereich Mitte: südlich Hochstraße und östlich Talstraße	Ergebnis Defizitanalyse; Befahrbarkeit für Busse nicht gegeben
Bereich Immigrath: östlich Goethestraße	Ergebnis Defizitanalyse; Befahrbarkeit für Busse nicht gegeben
Bereich Wiescheid: westlicher Siedlungsbereich, Feldhausen	Ergebnis Defizitanalyse; Prüfung der Befahrbarkeit durch Busse
Bereich Berghausen: südliche Blumenstraße	Ergebnis Defizitanalyse; Befahrbarkeit für Busse nicht gegeben
Bedienungsangebot	
777: Prüfung der Verlängerung bis zur Gesamtschule	Anregung Stadt Langenfeld

(Annastraße/ Am Schlangenberg)	
Linie 254: Ausdünnung Linienangebot, dafür Einrichtung der neuen Linie 257 zwischen Leichlingen und Langenfeld Gladbacher Straße mit Anschluss von/zur Linie 791	umgesetzt zum FPW Dez. 2011
785/N20: Erweiterung des Nachtverkehrsangebots	umgesetzt zum FPW Dez. 2011

Stadt Mettmann	
Erschließungsdefizite	
ÖPNV-Anbindung Kreisverwaltung	Ergebnis Defizitanalyse; der Straßenraum lässt eine sinnvolle Erschließung durch den ÖPNV nicht zu
Bereich Berliner Straße/ Kaldenberg (nördliche Stadtteilgrenze)	Ergebnis Defizitanalyse; Bedeutung steigt im Zuge der weiteren Entwicklungen im Bereich Kirchdelle *(siehe zukünftige Stadtentwicklung bis 2017)*
Bedienungsangebot	
745: Erhalt der Verlängerung bis zur Rudolf-Diesel-Straße	Stadt Mettmann/ Ansatz im NVP: zunächst Festhalten an der Verlängerung der Linie 745, perspektivisch „Beobachten" der Anbindung
Defizite in der Anbindung in den Abendstunden (in Richtung Neanderthal, Haan-Gruiten und Obschwarzbach)	Aussage Stadt Mettmann (Politik); Prüfauftrag mit Schwerpunkt auf das Kostenkriterium
Prüfauftrag Linie 748: Linienwegänderung im Bereich „Zur Fliethe" (Stadtgebiet Wülfrath)	Bürgeranliegen; • Die Stadt Wülfrath spricht sich aus wirtschaftlichen Gründen gegen eine Änderung der Linienführung aus (Parallelverkehr zu wichtiger Anbindung im Schulverkehr der Stadt Wülfrath). • Da der Prüfauftrag Einzelmeinungen widerspiegelt, soll der Ansatz im Rahmen des NVP nicht weiterverfolgt werden.

Stadt Monheim	
Erschließungsdefizite	
Bereich Alt-Monheim/Zaunswinkel: Frohnstraße bis Voigtshof, Marienburg und Marienburgpark	Ergebnis Defizitanalyse
Bereich Berliner Viertel: Pflegezentrum Ernst-	Ergebnis Defizitanalyse;

Reuther-Platz, Seniorenheim	Einrichtung einer neuen Haltestelle in Höhe Kaufland in Planung

Stadt Ratingen	
Bedienungsangebot	
Verbesserung der Anbindung Flughafenbahnhof	Konzept liegt vor, Umsetzung ist in zwei Stufen geplant, Umsetzung der ersten Stufe ist zum Fahrplanwechsel Juni 2012 erfolgt.
Prüfen der Möglichkeiten zur Optimierung der Anbindungen Breitscheid – Mülheim und Breitscheid – E-Kettwig	Anregung Politik
Taktverdichtung/ Harmonisierung Linie 771 ganztags auf 20-Min.-Takt	Anregung Stadt Ratingen; Ansatz widerspricht den Wünschen der Stadt Velbert ➔ Konfliktpotenzial: stadtgrenzenüberschreitende Linien
Anbindung neuer Standort Esprit-Outlet (Voisweg)	Anregung Stadt Ratingen/ Gutachter
Taktverdichtung SB 55	Anregung Stadt Ratingen
Taktverdichtung O 16 (werktags in der NVZ von 30- auf 20-Minuten-Takt)	Anregung Stadt Ratingen/ Politik
Überprüfen Liniengeflecht im Bereich Ratingen-Homberg hinsichtlich der Anschlussbeziehungen (Linie 748, 761, 771)	Zu beachten ist der gültige Ratsbeschluss der Stadt Mettmann zur direkten Erschließung des Stadtteils Obschwarzbach an Mettmann
Verbesserung der Anbindung an Duisburg	im Zusammenhang mit den Planungen zur Anbindung des Flughafenbahnhofes erfolgt auch eine Optimierung der Anbindung an Duisburg
Direktverbindung Ratingen – Knittkuhl	Bürgeranliegen; Ansatz wird aufgrund geringer Nachfragepotenziale nicht weiter verfolgt

Stadt Velbert	
Erschließungsdefizite	
Velbert West: Wohngebiet zwischen „Zur Sonnenblume" und „Schopenhauerstraße", hauptsächlich Einfamilienhausbebauung	Ergebnis Defizitanalyse
Optimierte Anbindung des Haltepunktes V.-Rosenhügel durch Verlegung der Linie 647 über	Anregung VU

Elsbeeker Straße in V.-Neviges	
Bedienungsangebot	
Schnellbuslinie über Heiligenhaus nach Düsseldorf	Konzeptstudie liegt vor (2007); Realisierung erst nach Fertigstellung der A44
Einrichten einer innerstädtischen Schnellbuslinie	Prüfen und Abschätzen der Nachfragepotenziale; Anregung aus der Politik
Überprüfen des Angebotes zwischen V.-Mitte und V.-Langenberg	Ergebnis Defizitanalyse
Überprüfen des Angebotes zwischen V.-Neviges und Wuppertal auf mögliche Einsparpotenziale	Anregung Stadt Velbert
Prüfen von Einsparpotenzialen/ Optimierungs-maßnahmen (z.B. Parallelverkehr, zeitliche Randlagen)	Anregung Stadt Velbert
Einstellung NE 9 und Einstellung der Andienung durch NE 10	Beschluss der Stadt Velbert vom 16. November 2010; umgesetzt zum FPW Januar 2012
Ergänzender Prüfauftrag im Nachtverkehr: Verlängerung der Linie 770 freitag- und samstagnachts bis Velbert (Linie endet derzeit im Nachtverkehr in Hetterscheidt)	siehe Protokoll der Sitzung des Hauptausschusses der Stadt Velbert vom 6. November 2010 (CDU-Fraktion); siehe Prüfauftrag Stadt Heiligenhaus

Stadt Wülfrath	
Erschließungsdefizite	
Prüfansatz: Verschwenk Linie 747 in Rohdenhaus („Am Kliff") (Anregung des Seniorenbeirates)	Anregung des Seniorenbeirates; Anregung wird von der Stadt Wülfrath kritisch gesehen; die Befahrbarkeit der Straßen mit dem Bus ist eingeschränkt
Bedienungsangebot	
Prüfen von Optimierungsmaßnahmen (ggf. Überplanung im Grenzverkehr Ratingen, Mettmann, Heiligenhaus, Velbert und Wuppertal)	Anregung Stadt Wülfrath
Umsteigesituation SPNV – Bus am Haltepunkt Wülfrath-Aprath; Problem: fehlende DFI	Zuständigkeit DB/VRR
Überprüfung der Anbindung an die umliegenden Schulen in Mettmann, Heiligenhaus und Wuppertal	Anregung aus der Politik
601: Überprüfen der Linienführung (ggf. Linie strecken; „Shuttle-Verkehr")	Anregung BUND; die Stadt Wuppertal befürwortet die Beibehaltung es heutigen Angebotes

Optimierung der Anbindung an den Flughafenbahnhof	ggf. nach Fertigstellung der A44
Einrichtung Nachtverkehr	Stadt prüft; Ansatz wird ggf. nicht weiterverfolgt
Anbindung Wülfrath – Essen: keine umsteigefreie Verbindung auf den Relationen Wülfrath – Essen bzw. Wülfrath – Düsseldorf	Die Stadt Wülfrath hat keinen direkten S-Bahn-Anschluss; es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten.

Grundsätzliches	
Die Städte Heiligenhaus, Monheim am Rhein und Wülfrath haben keinen direkten S-Bahn-Anschluss; es sind sinnvolle Verknüpfungssysteme mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten	

Handlungsfeld II – „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur"

Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen (Planung bzw. in Bau)	***ggf. aktualisieren!***
Erkrath: an 5 Standorten	umgesetzt in 2012
Haan: Haltestellen Bahnhof, Markt und Gruiten Bahnhof S	
Heiligenhaus: Haltestellen Am Höseler Platz / Unterstadt (im Bau) und Rathaus / In der Blume (insgesamt 4 DFI)	umgesetzt in 2012
Hilden: Haltestellen Lindenplatz/Bf, Gabelung und Fritz-Gressard-Platz	Ausschreibung in Planung
Langenfeld (Rhld.): Langenfeld (Rhld.) S	derzeit in Bau
Mettmann: zentrale Innenstadthaltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann Zentrum	
Monheim: Busbahnhof Monheim, Haltestellen Hegelstraße, Holzweg, Stauffenbergstraße, Kulturzentrum, Mona Mare, Kirchstraße, S-Bahnhof Langenfeld	
Ratingen: neuer ZOB	Eröffnung des neuen ZOB geplant für vsl. 2014; Stadt sieht außerdem Bedarf am S-Bahnhof Hösel S und an der Haltestelle „Lintorf-Kirche", konkrete Plaungen bestehen jedoch noch nicht
Wülfrath: 2 DFI Haltestelle Stadtmitte	Förderantrag im Oktober 2012 gestellt

Wülfrath: SPNV-Haltepunkt Wülfrath-Aprath	

Ausbau von Haltestellen	
Haltestellenausbauprogramm: • Ratingen : liegt vor • Hilden: liegt vor • Langenfeld: der Aufbau ist geplant	
Stadt Haan: • barrierefreier Ausbau von Haltestellen geplant • barrierefreier Ausbau der S-Bahnöfe Hann und Gruiten	
Stadt Heiligenhaus: • barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Heiligenhaus-Kirche", „Tersteegen Schule" und „In der Blume" geplant	Förderung durch VRR; Umsetzung geplant für 2012 und 2013
Stadt Ratingen: • barrierefreier Ausbau ZOB Ratingen-Mitte • barrierefreier Umbau von vier Haltestellen/-positionen im Jahr 2013 nach Haltestellenkonzept (mit Wartehalle) o Brandenburger Straße, Fahrtrichtung Ratingen Ost o Broichhof, Fahrtrichtung DÜ o Gothaer Straße, Fahrtrichtung DÜ o Grevenhauser Weg, Fahrtrichtung Dorfstr. • barrierefreier Ausbau SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel	
Stadt Velbert: • Neubau ZOB Velbert Mitte	
Stadt Wülfrath: • barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Stadtmitte" und „Düsseler Tor" geplant • Einrichten von Fahrradboxen am Haltepunkt Wülfrath-Aprath	• Förderantrag Oktober 2012 gestellt • Notwendigkeit wird derzeit von der Stadt geprüft

(Infrastruktur-) Maßnamen zur betrieblichen Verbesserung	
Generell: • Ausbau der Infrastruktur erforderlich für möglichst störungsfreien Betrieb, insbesondere auf stauanfälligen Abschnitten (z. B. Innenstadtbereich Mettmann, Anbindung Gewerbegebiet Haan-Ost	Allgemeine Anmerkungen der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Befragung; Handlungsfelder für konkrete betriebliche Problempunkte/ Maßnahmen sind in

• Einrichtung von Tempo-30-Zonen verlängert Fahrzeiten; ggf. Ausnahmegenehmigung von der Rechts-vor-Links-Regelung auf den Routen des ÖPNV (Kennzeichnung der betroffenen Kreuzungsbereiche mit StVO-Verkehrszeichen 301 ( ) und 205 ( )) • Stellenwert von Maßnahmen im ÖPNV beim Landesbetrieb Straßen NRW sollte verdeutlicht werden (Straßen NRW verlangt Einrichtung und Betrieb von LSA-Anlagen auf Kosten der Städte) • Stärkung der Bedeutung des ÖPNV im Rahmen der Winterdienstsituation	Tabelle 21 aufgeführt.
LSA-Vorrangschaltung: • Hilden: LSA-Beeinflussung in der Walder Straße funktioniert nicht • Heiligenhaus: Systemvoraussetzung für LSA-Beeinflussung an LSA in Heiligenhaus gegeben; Freischaltung erfolgt nach Harmonisierung der Fahrzeugkomponenten bei allen Unternehmen	Hilden: Klärung der genauen baulichen Ausführung noch in Abstimmung Grundsätzlich zu klären: weiteres Vorgehen im Hinblick auf die infrastrukturellen Voraussetzungen/ fehlende Fahrzeugkomponenten

Handlungsfeld III – „Sicherheit und Service"	
keine Angaben	

Handlungsfeld IV – „Kommunikation und Marketing"	
Verbesserung der kreisweiten Vermarktung der ÖPNV-Angebote und der Qualität der Bedienungen (z. B. durch Bezeichnung „Mettmann-Ticket")	
Prüfung der Einführung von Kombitickets im Kreis Mettmann insbesondere hinsichtlich der Kosten	bedeutende Attraktionen wie das Neanderthal-Museum haben kein vermarktbares Kombiticket-Angebot
Mobilitätsmanagement: z. B. Maßnahmen wie Neubürgermarketing, auch für weitere Zielgruppen vorstellbar	Rheinbahn hat zeitweise auch im Kreis Mettmann eine Neubürgerbroschüre verteilt
Beschwerdemanagement: Festlegung und Vermarktung eines eindeutigen Ansprechpartners im Umgang mit Beschwerden von Fahrgästen	

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

Anlagenband III – Karten

Stand September 2013

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Kartenverzeichnis:

Karte 1: Gebietskategorien Kreis Mettmann

Karte 2: Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen)

Karte 3a: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Erkrath

Karte 3b: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Haan

Karte 3c: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Heiligenhaus

Karte 3d: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Hilden

Karte 3e: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Langenfeld (Rheinl.)

Karte 3f: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Mettmann

Karte 3g: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Monheim am Rhein

Karte 3h: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Ratingen

Karte 3i: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Velbert

Karte 3j: ÖPNV-relevante Ziele - Stadt Wülfrath

Karte 4a: Liniennetz – Stadt Erkrath

Karte 4b: Liniennetz – Stadt Haan

Karte 4c: Liniennetz – Stadt Heiligenhaus

Karte 4d: Liniennetz – Stadt Hilden

Karte 4e: Liniennetz – Stadt Langenfeld (Rheinl.)

Karte 4f: Liniennetz – Stadt Mettmann

Karte 4g: Liniennetz – Stadt Monheim am Rhein

Karte 4h: Liniennetz – Stadt Ratingen

Karte 4i: Liniennetz – Stadt Velbert

Karte 4j: Liniennetz – Stadt Wülfrath

Karte 5: Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV (Analyse-Null-Fall)

Karte 6: Fahrgastnachfrage nach Haltestellen

Karte 7a: ÖPNV-Erschließung – Stadt Erkrath

Karte 7b: ÖPNV-Erschließung – Stadt Haan

Karte 7c: ÖPNV-Erschließung – Stadt Heiligenhaus

Karte 7d: ÖPNV-Erschließung – Stadt Hilden

Karte 7e: ÖPNV-Erschließung – Stadt Langenfeld (Rheinl.)

Karte 7f: ÖPNV-Erschließung – Stadt Mettmann

Karte 7g: ÖPNV-Erschließung – Stadt Monheim am Rhein

Karte 7h: ÖPNV-Erschließung – Stadt Ratingen

Karte 7i: ÖPNV-Erschließung – Stadt Velbert

Karte 7j: ÖPNV-Erschließung – Stadt Wülfrath

Karte 8: Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus / Bahn

Karte 9: Mängel und Defizite im ÖPNV

Karte 10a: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Erkrath

Karte 10b: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Haan

Karte 10c: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Heiligenhaus

Karte 10d: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Hilden

Karte 10e: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Langenfeld (Rheinland)

Karte 10f: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Mettmann

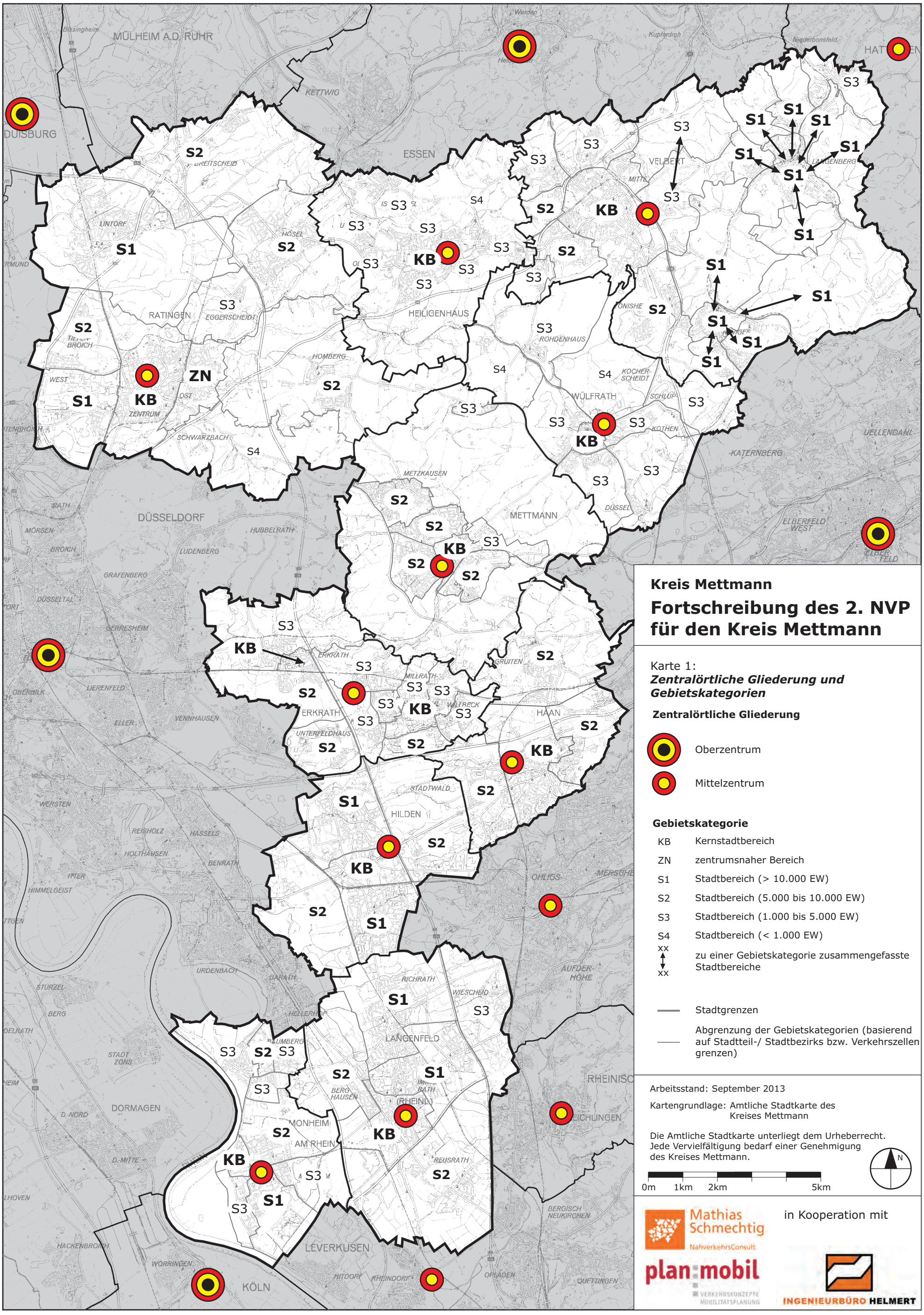
Karte 10g: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Monheim am Rhein

Karte 10h: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Ratingen

Karte 10i: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Velbert

Karte 10j: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 – Stadt Wülfrath

Karte 11: Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV – Prognose-Null-Fall 2018



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 1:
Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien

Zentralörtliche Gliederung

Oberzentrum

Mittelzentrum

Gebietskategorie

KB	Kernstadtbereich
ZN	zentrumsnaher Bereich
S1	Stadtbereich (> 10.000 EW)
S2	Stadtbereich (5.000 bis 10.000 EW)
S3	Stadtbereich (1.000 bis 5.000 EW)
S4	Stadtbereich (< 1.000 EW)
xx ↕ xx	zu einer Gebietskategorie zusammengefasste Stadtbereiche

Stadtgrenzen

Abgrenzung der Gebietskategorien (basierend auf Stadtteil-/ Stadtbezirks bzw. Verkehrszellen grenzen)

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 1km 2km 5km

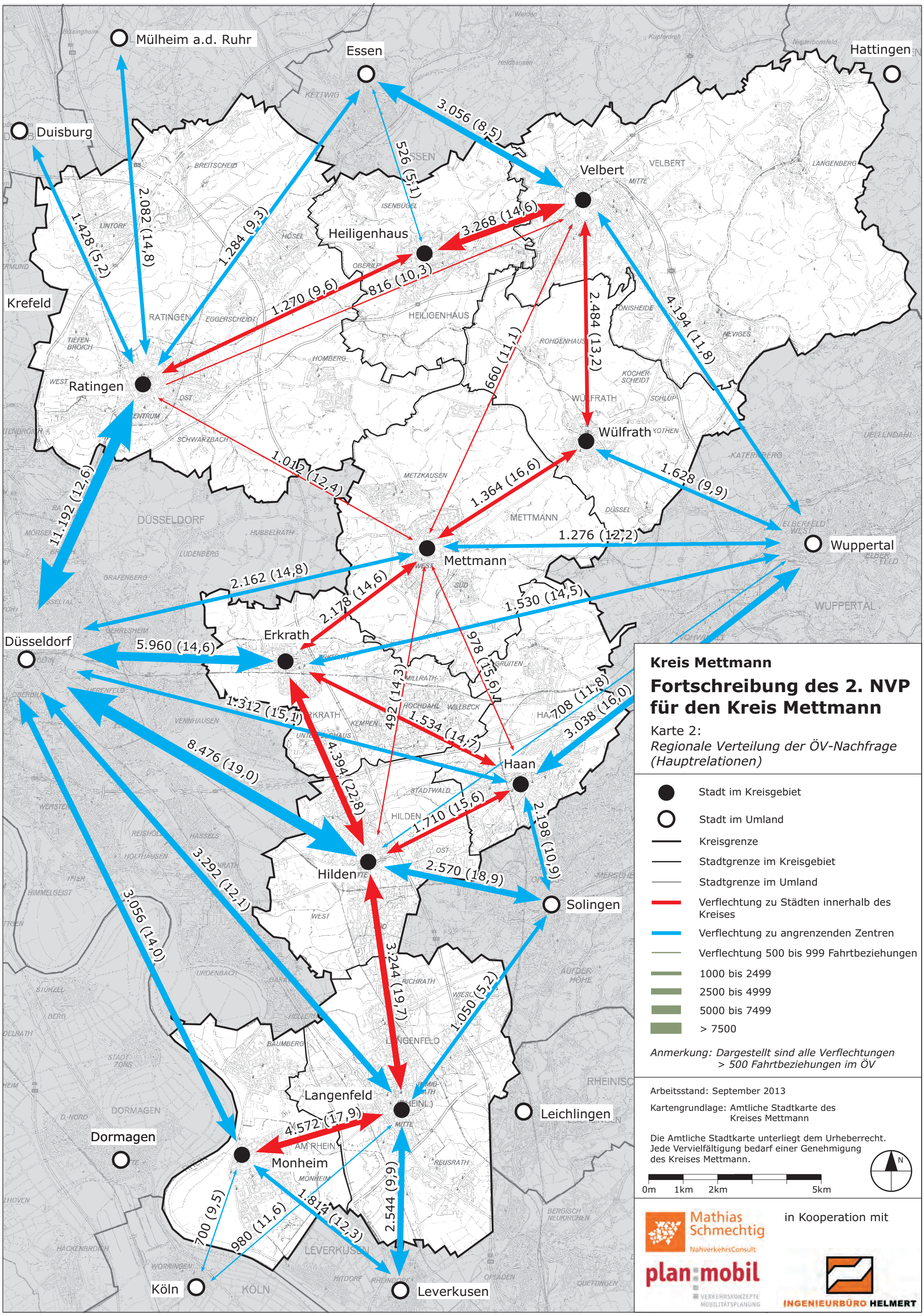
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 2:
Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen)

- Stadt im Kreisgebiet
- Stadt im Umland
- Kreisgrenze
- Stadtgrenze im Kreisgebiet
- Stadtgrenze im Umland
- Verflechtung zu Städten innerhalb des Kreises
- Verflechtung zu angrenzenden Zentren
- Verflechtung 500 bis 999 Fahrtbeziehungen
- 1000 bis 2499
- 2500 bis 4999
- 5000 bis 7499
- > 7500

Anmerkung: Dargestellt sind alle Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV

Arbeitsstand: September 2013

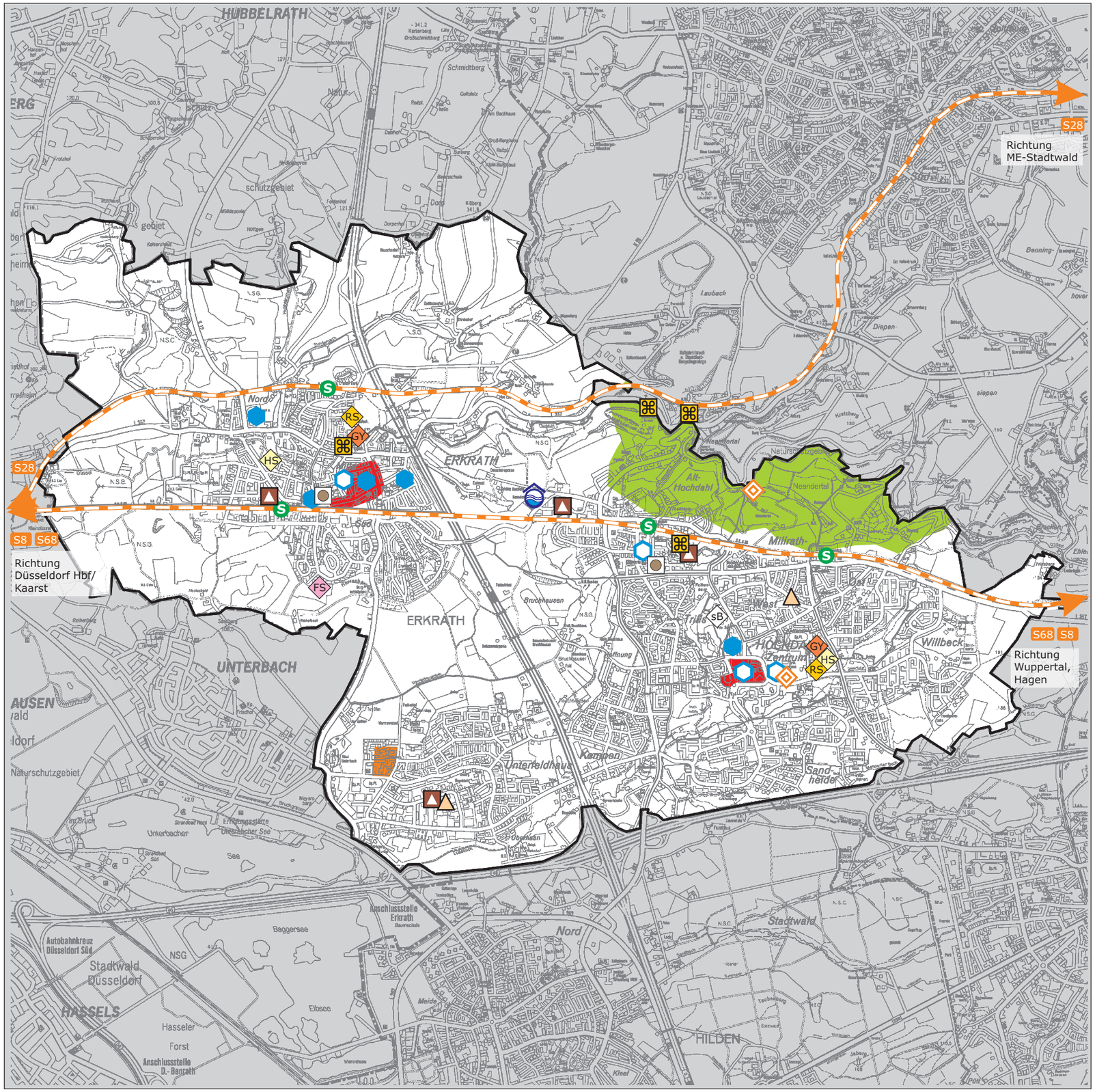
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 1km 2km 5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3a:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Erkrath -

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- FS Förderschule
- sB sonstige Bildungseinrichtung

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kino und Theater
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Freizeiteinrichtung
- Naherholungsgebiet

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete (> 10 ha)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nebenzentrum
- Nahversorgungszentrum/ Fachmarktstandort

Sonstige Einrichtungen

- Verwaltung

Arbeitsstand: September 2013

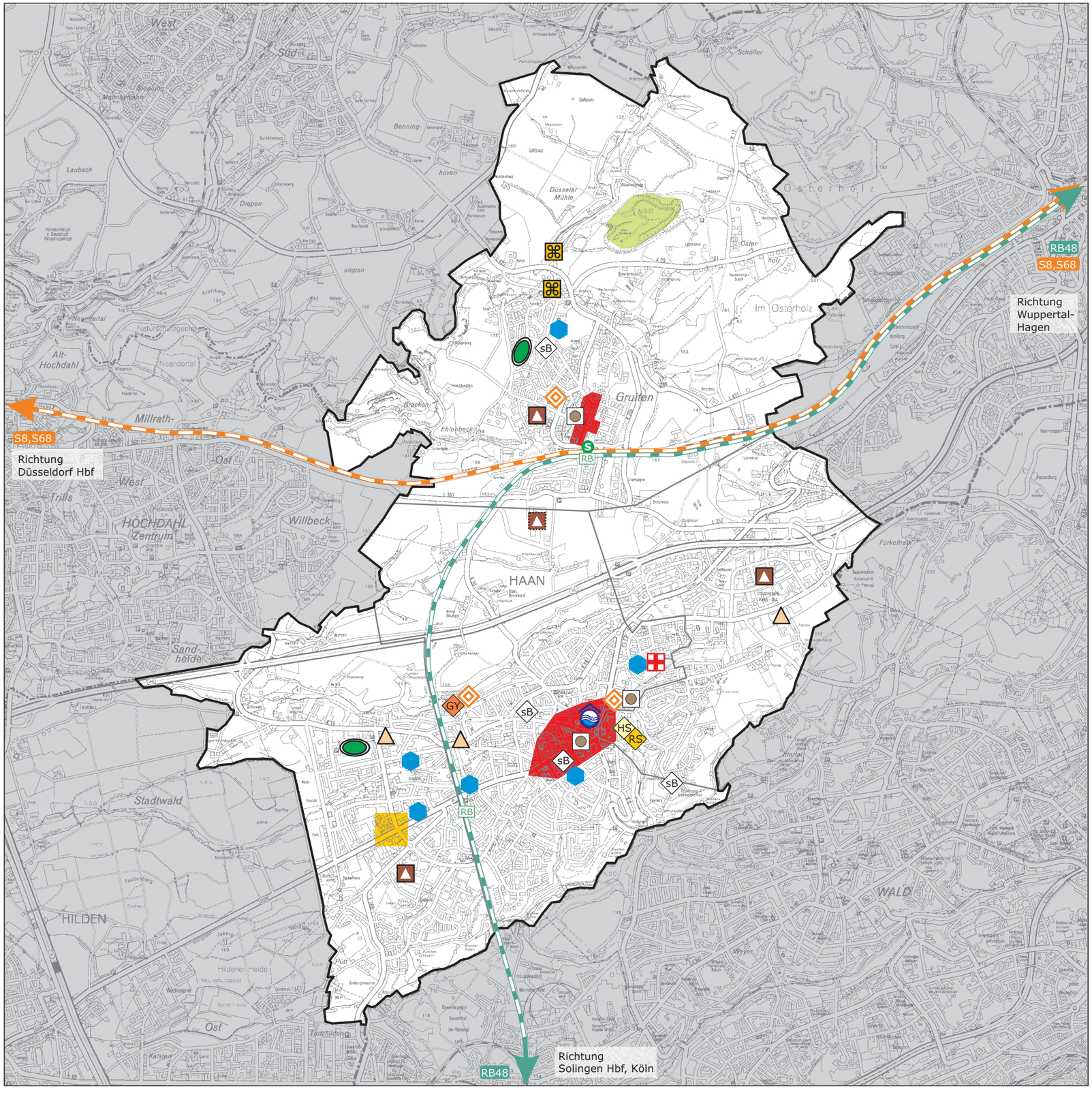
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3b:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Haan -

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- sB sonstige Bildungseinrichtung

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete (> 500 Beschäftigte)
- Gewerbegebiete perspektivisch

Zentrale Versorgungsbereiche

- Haupteinkaufsbereich
- Nahversorgungszentrum
- Agglomeration großflächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandorte (> 1.000 qm VF)

Sonstige Einrichtungen

- Amt, Verwaltung, Bürgerhaus

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Freizeiteinrichtung
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Naturschutzgebiet
- Stadion/ größere Sportanlage

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

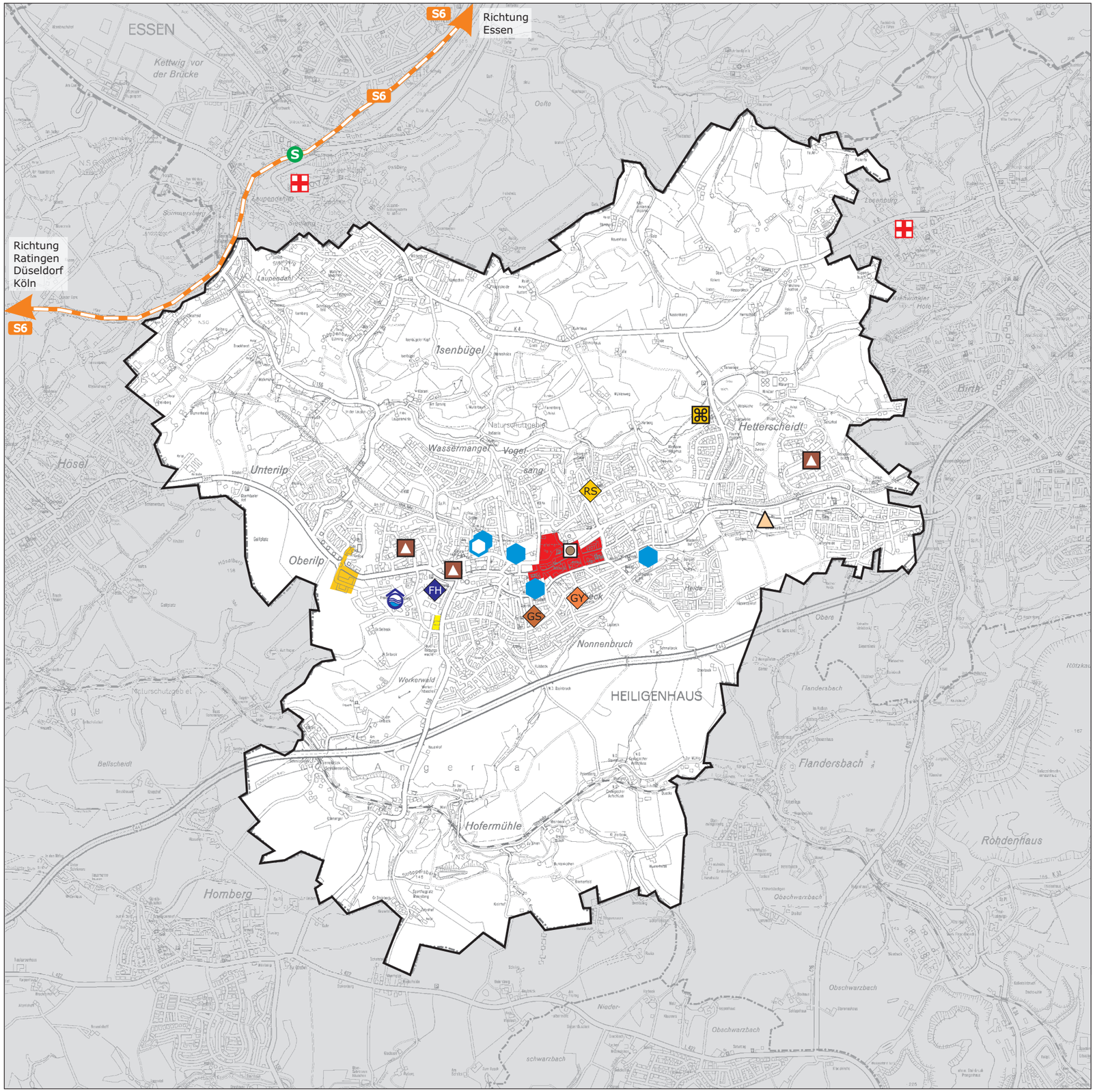
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3c:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Heiligenhaus -

Weiterführende Schulen

- RS Realschule
- GY Gymnasium
- GS Gesamtschule
- FH Fachhochschule

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit

Arbeitsplatzschwerpunkte

- relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim
- Seniorentreff/ Senioren-begegnungsstätte

sonstige Einrichtungen

- Verwaltung

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nahversorgungs-zentrum
- Nahversorgungs-standort
- großflächiger Einzel-handel/ Fachmarkt-standort

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

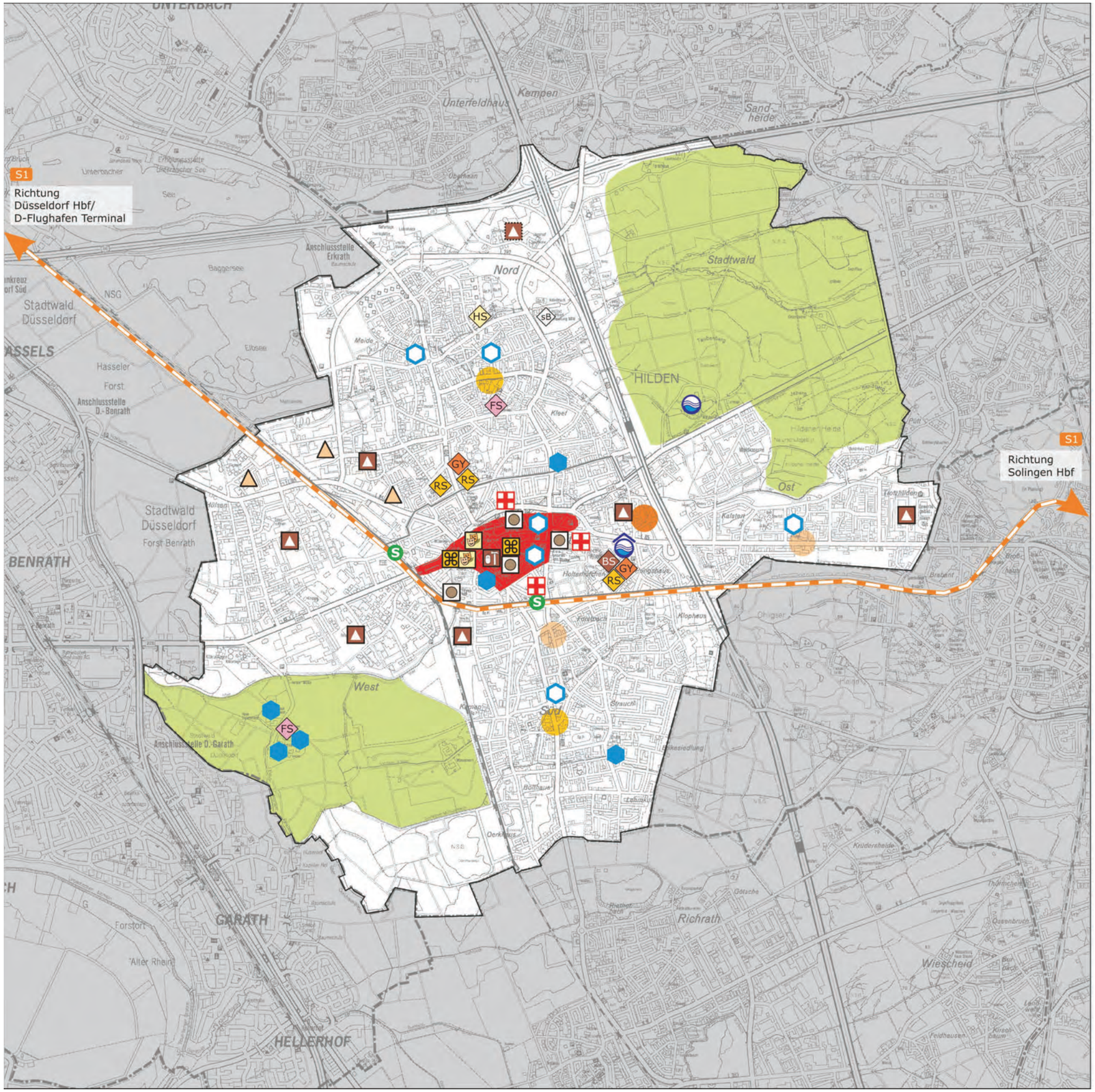
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3d:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Hilden -

Weiterführende Schulen

- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Berufskolleg
- sonstige Bildungseinrichtung

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Freibad
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Kino und Theater
- Naherholungsbereich

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete und einzelne relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)
- Gewerbegebiete perspektivisch

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nahversorgungsstandort mit gesamtstädtische Versorgungsfunktion
- Nahversorgungsstandort mit teilstädtischer Versorgungsfunktion
- Nahversorgungszentrum
- Agglomeration großflächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandorte (> 1.000 qm VF)

Sonstige Einrichtungen

- Amt, Verwaltung

Arbeitsstand: September 2013

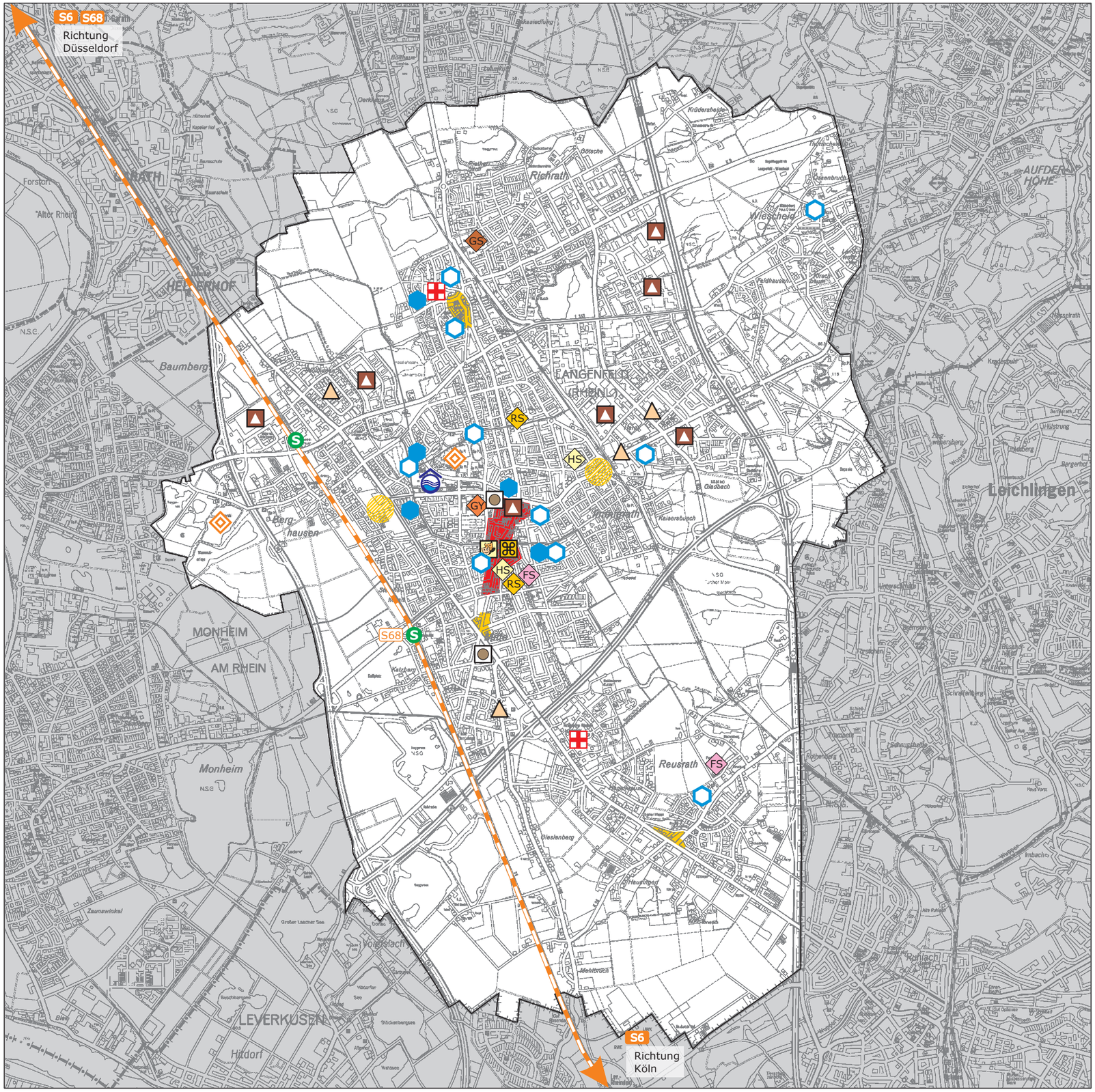
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult
plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3e:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Langenfeld (Rheinl.)-

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- FS Förderschule
- GS Gesamtschule

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Freibad
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Kino und Theater
- Freizeiteinrichtung

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- 1 Nahversorgungszentrum
- mögliches Nahversorgungszentrum
- Agglomeration großflächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandort (> 1.000 qm VF)

Sonstige Einrichtungen

- Amt, Justiz, Verwaltung

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

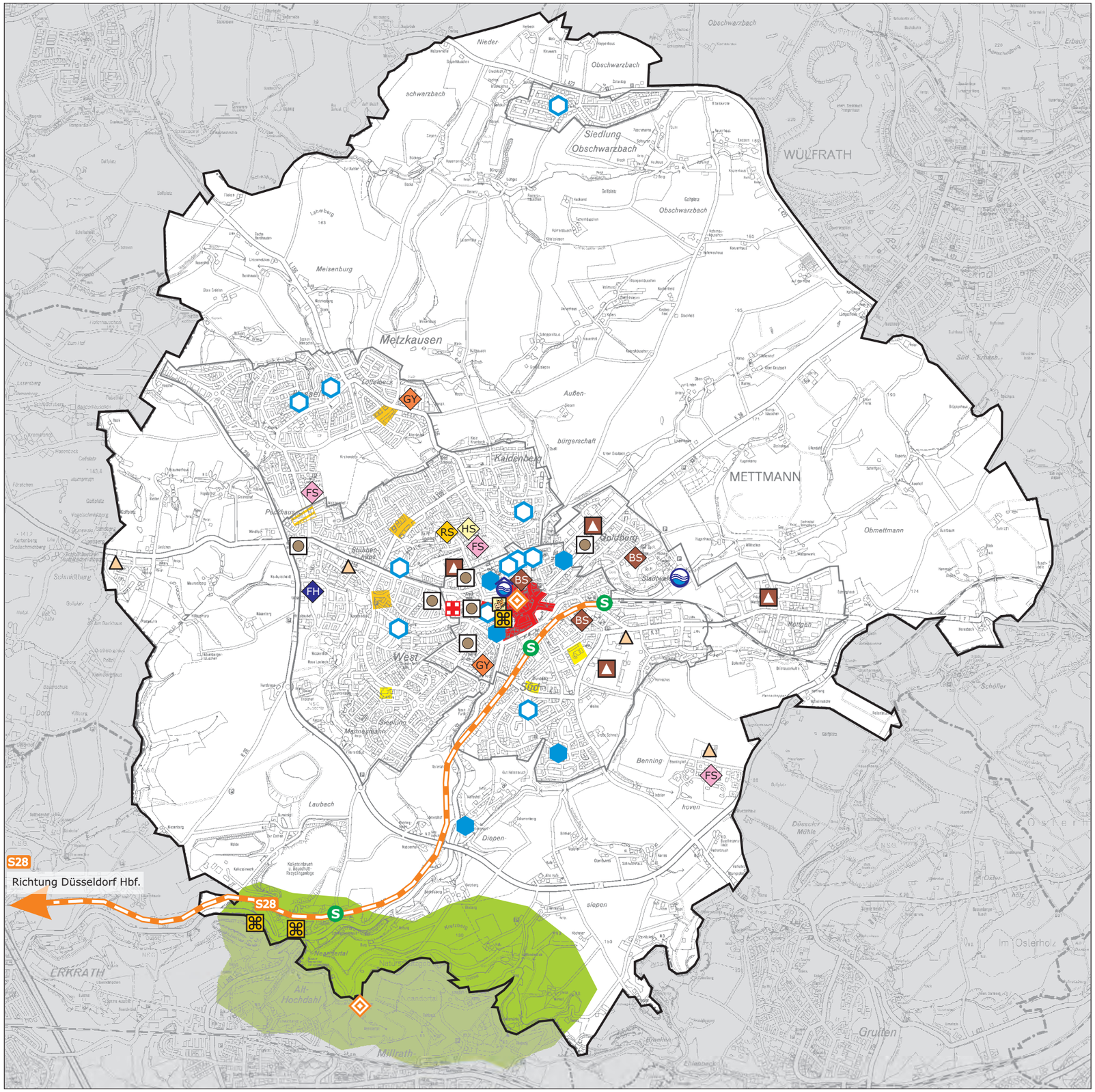
Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250m 1km 1,5km

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3f:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Mettmann -

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- FS Förderschule
- BS Berufliche Schule/ sonst. Bildungseinrichtung
- FH Fachhochschule

Freizeit und Naherholung

- Freibad
- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kino und Theater
- Freizeiteinrichtung
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Naherholungsgebiet

Arbeitsplatzschwerpunkte

- relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

sonstige Einrichtungen

- Amt, Justiz, Verwaltung

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nahversorgungs-standort
- großflächiger Einzel-handel/ Fachmarkt-standort
- Nahversorgungs-zentrum
- Nahversorgungszentrum (perspektivisch)

Arbeitsstand: September 2013

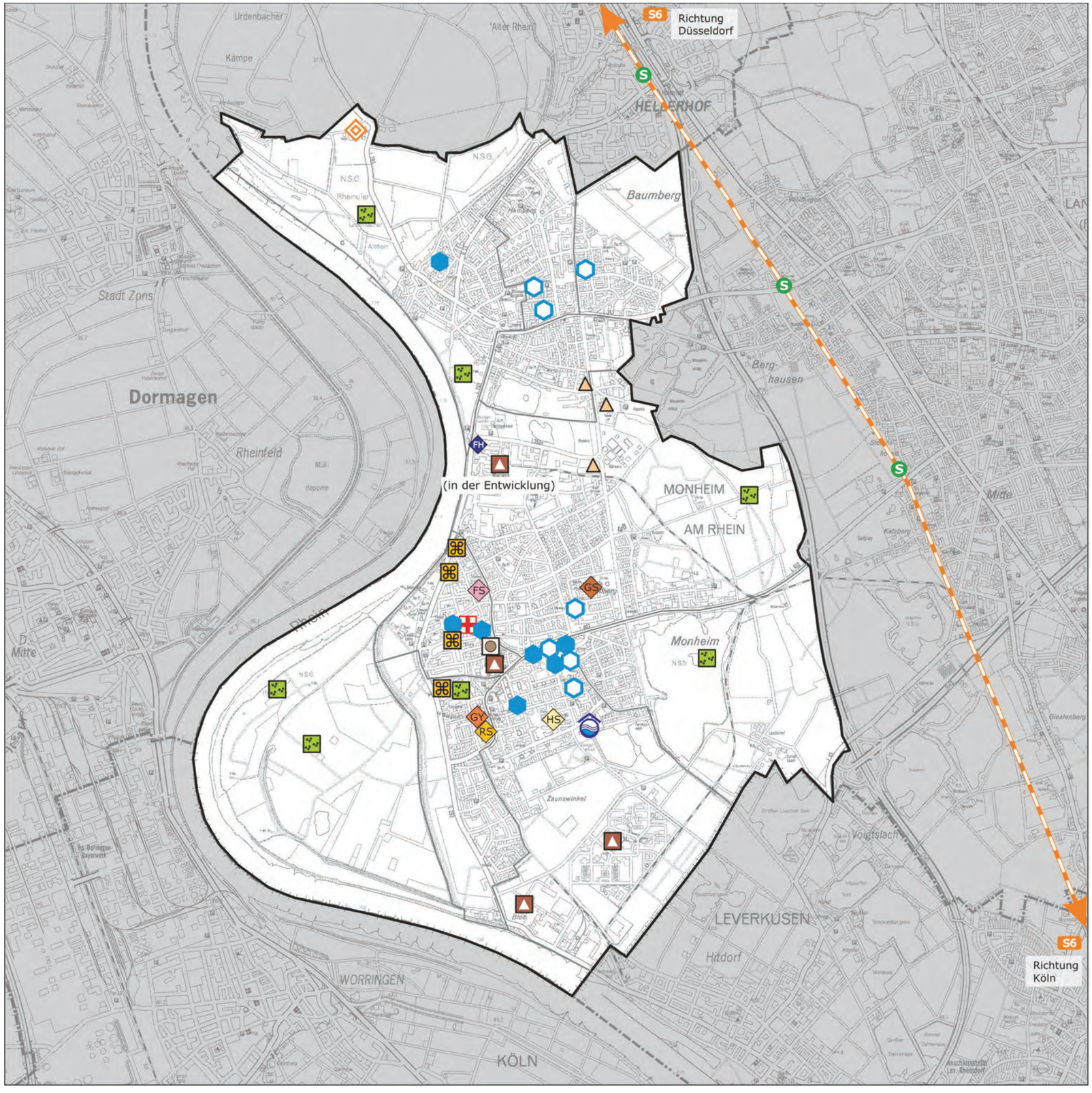
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht.
Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3g:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Monheim am Rhein -

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- sB sonstige Bildungseinrichtung
- FS Förderschule
- GS Gesamtschule
- FH Fachhochschule

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Freizeiteinrichtung
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Naherholungspark/ Naturschutzgebiet

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Arbeitsplatzstandorte (> 500 Beschäftigte)

Zentrale Versorgungsbereiche

- Innenstadtbereich
- Stadtteilzentrum
- Gewerbestandort
- großflächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandort

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim
- Senioren-begegnungsstätte

Sonstige Einrichtungen

- Verwaltung

Arbeitsstand: September 2013

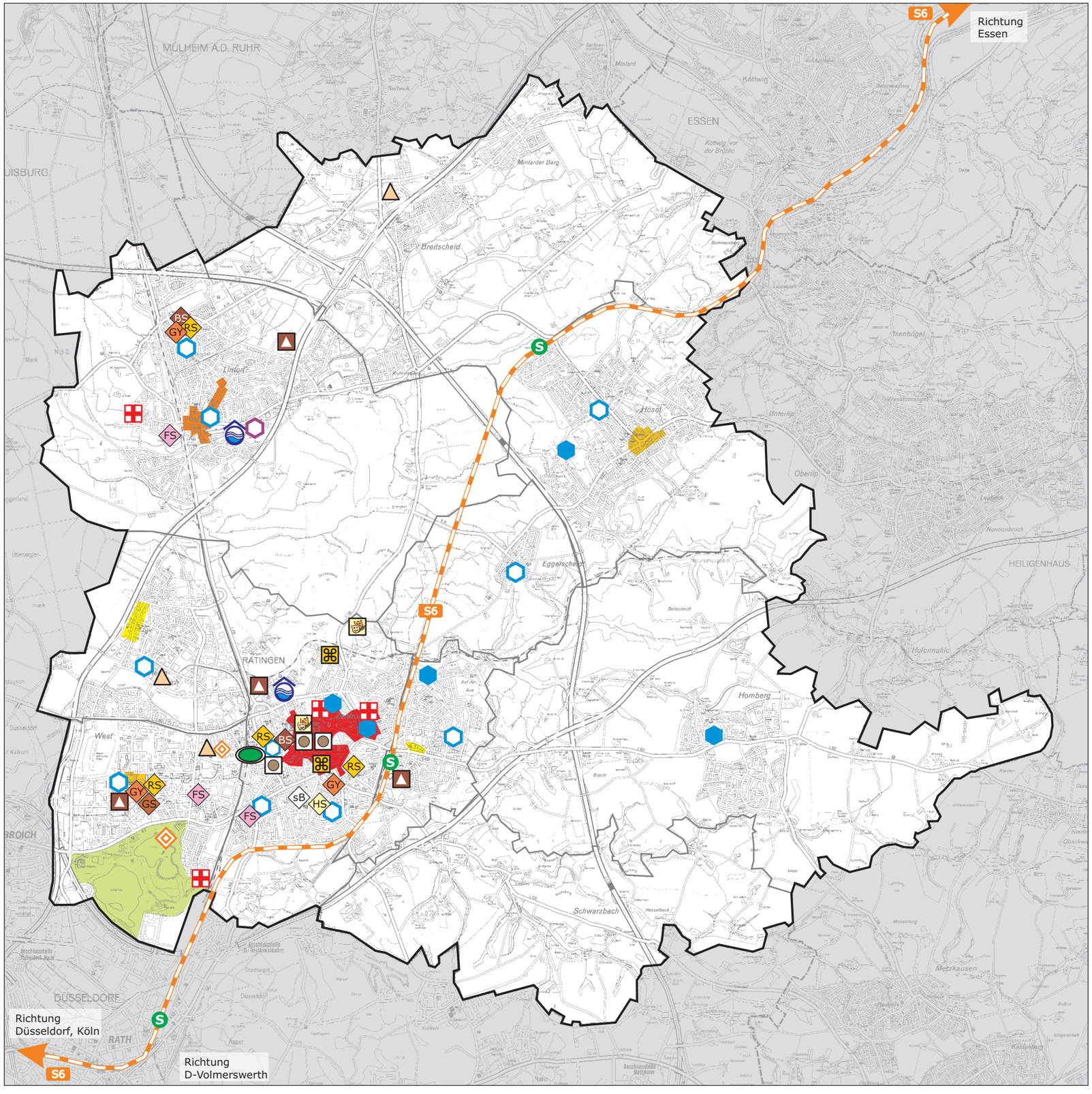
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3h:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Ratingen -

Weiterführende Schulen

- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Gesamtschule
- Berufs- und Berufsfachschule
- sonstige Bildungseinrichtung

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kino und Theater
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Freizeiteinrichtung
- Naturpark
- Stadion/ größere Sportanlage

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete und einzelne relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim (> 100 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

sonstige Einrichtungen

- Amt, Justiz, Verwaltung
- Jugendzentrum

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nebenzentrum
- Nahversorgungszentrum
- Nahversorgungsstandort
- großflächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandort

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

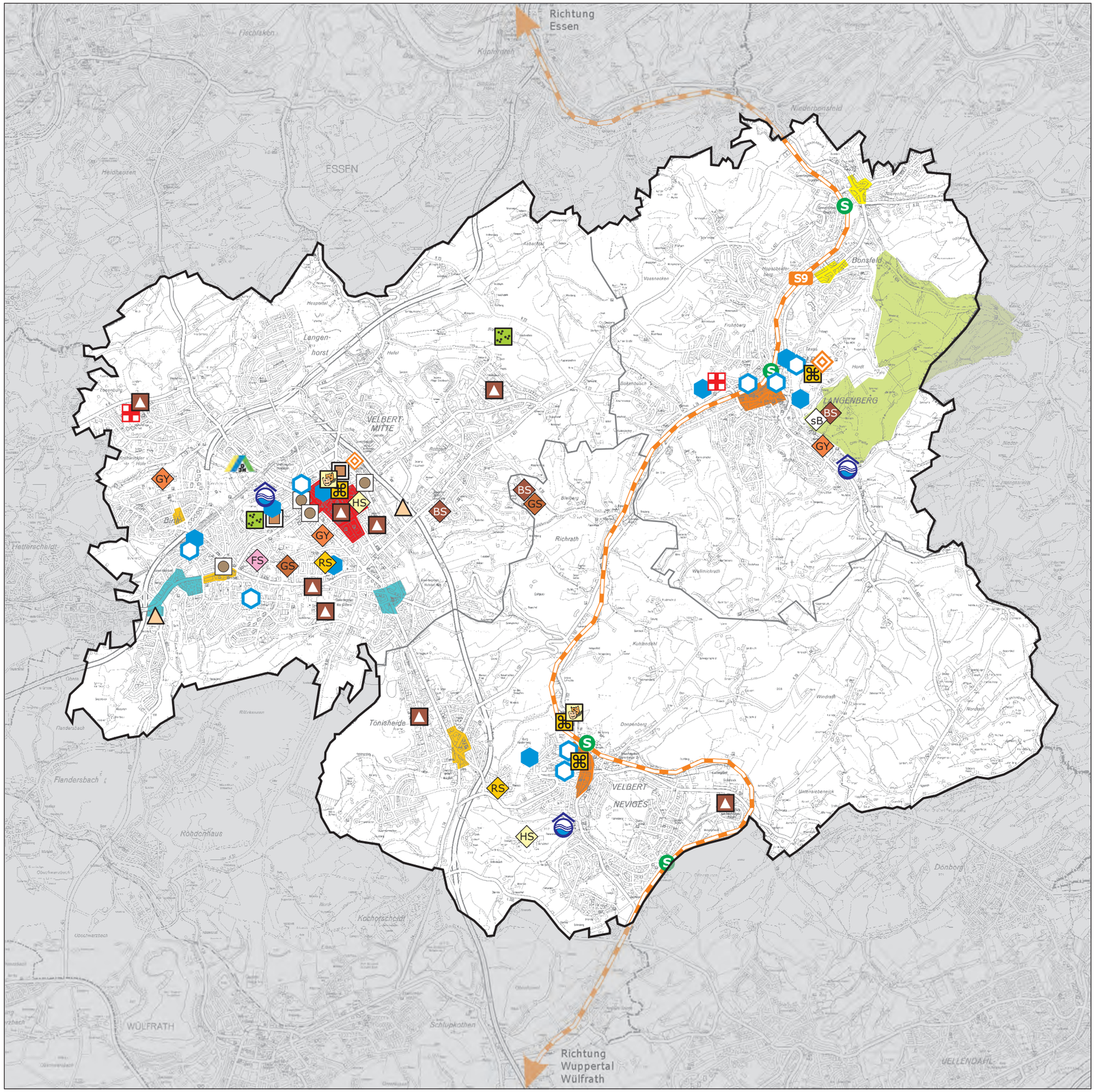
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3i:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Velbert -

Weiterführende Schulen

- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Gesamtschule
- Berufs- und Berufsfachschule
- sonstige Bildungseinrichtung

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kino und Theater
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Freizeiteinrichtung
- Naturpark
- Stadion/ größere Sportanlage
- Jugendherberge
- Naherholungspark/ -gebiet

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete und einzelne relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Krankenhaus/ Klinik
- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

sonstige Einrichtungen

- Tagungszentren
- Amt, Justiz, Verwaltung

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Nebenzentrum
- Nahversorgungs-zentrum
- Nahversorgungs-standort
- Sonderstandort
- großflächiger Einzel-handel/ Fachmarkt-standort

Arbeitsstand: September 2013

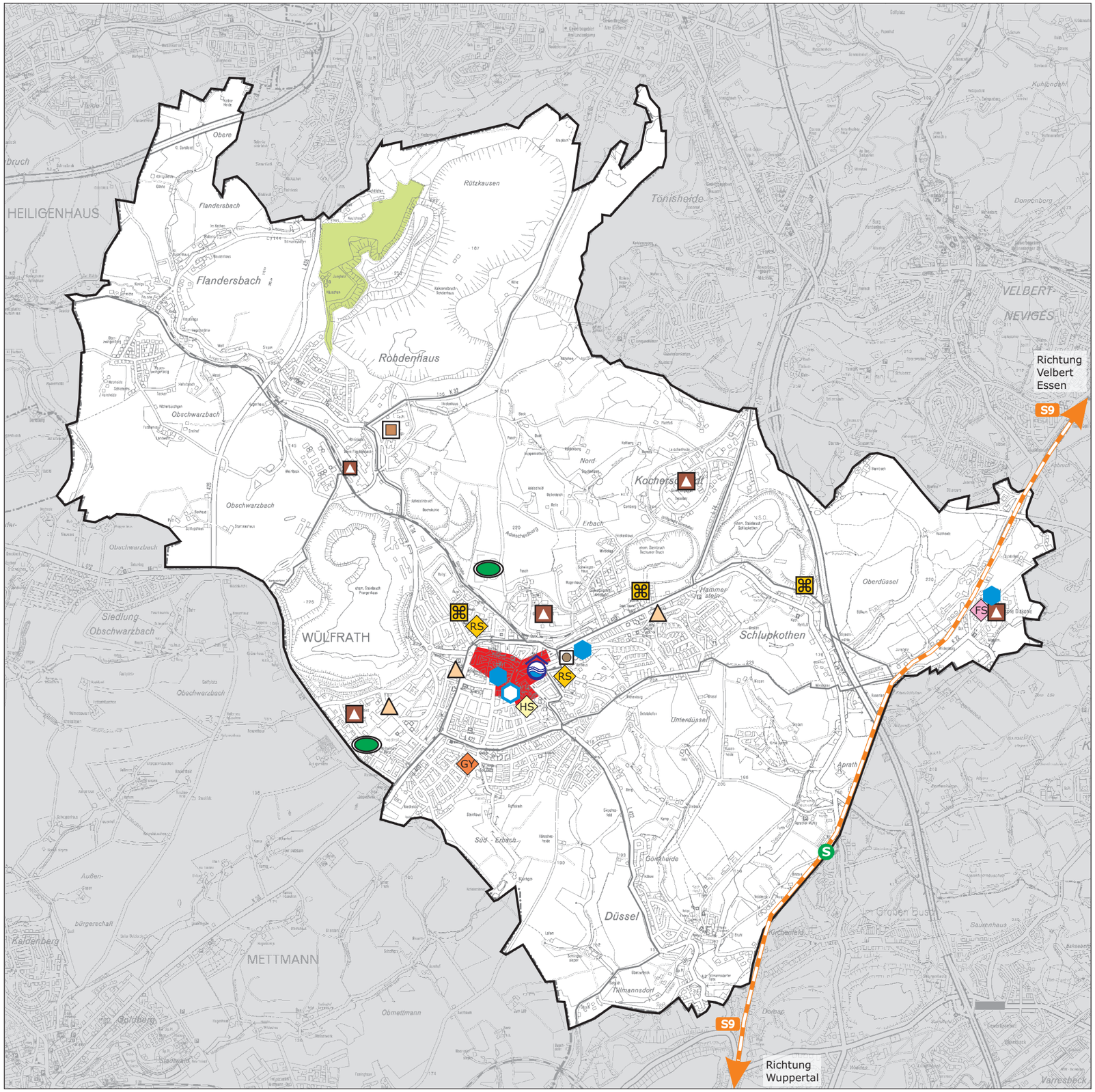
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 3j:
ÖPNV-relevante Ziele
- Stadt Wülfrath -

Weiterführende Schulen

- HS Hauptschule
- RS Realschule
- GY Gymnasium
- FS Förderschule

Freizeit und Naherholung

- Hallenbad oder Hallen- und Freibad
- Kino und Theater
- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Freizeiteinrichtung
- Naturpark
- Stadion/ größere Sportanlage

Arbeitsplatzschwerpunkte

- Gewerbegebiete und einzelne relevante Arbeitsplatzstandorte (>500 Beschäftigte)

sonstige Einrichtungen

- Veranstaltungshaus
- Amt, Justiz, Verwaltung

Kranken- und Pflegeeinrichtungen

- Senioren-/ Pflegeheim (> 50 Betten)
- Senioren-begegnungsstätte

Zentrale Versorgungsbereiche

- Hauptzentrum
- Agglomeration groß-flächiger Einzelhandel/ Fachmarktstandort

Arbeitsstand: September 2013

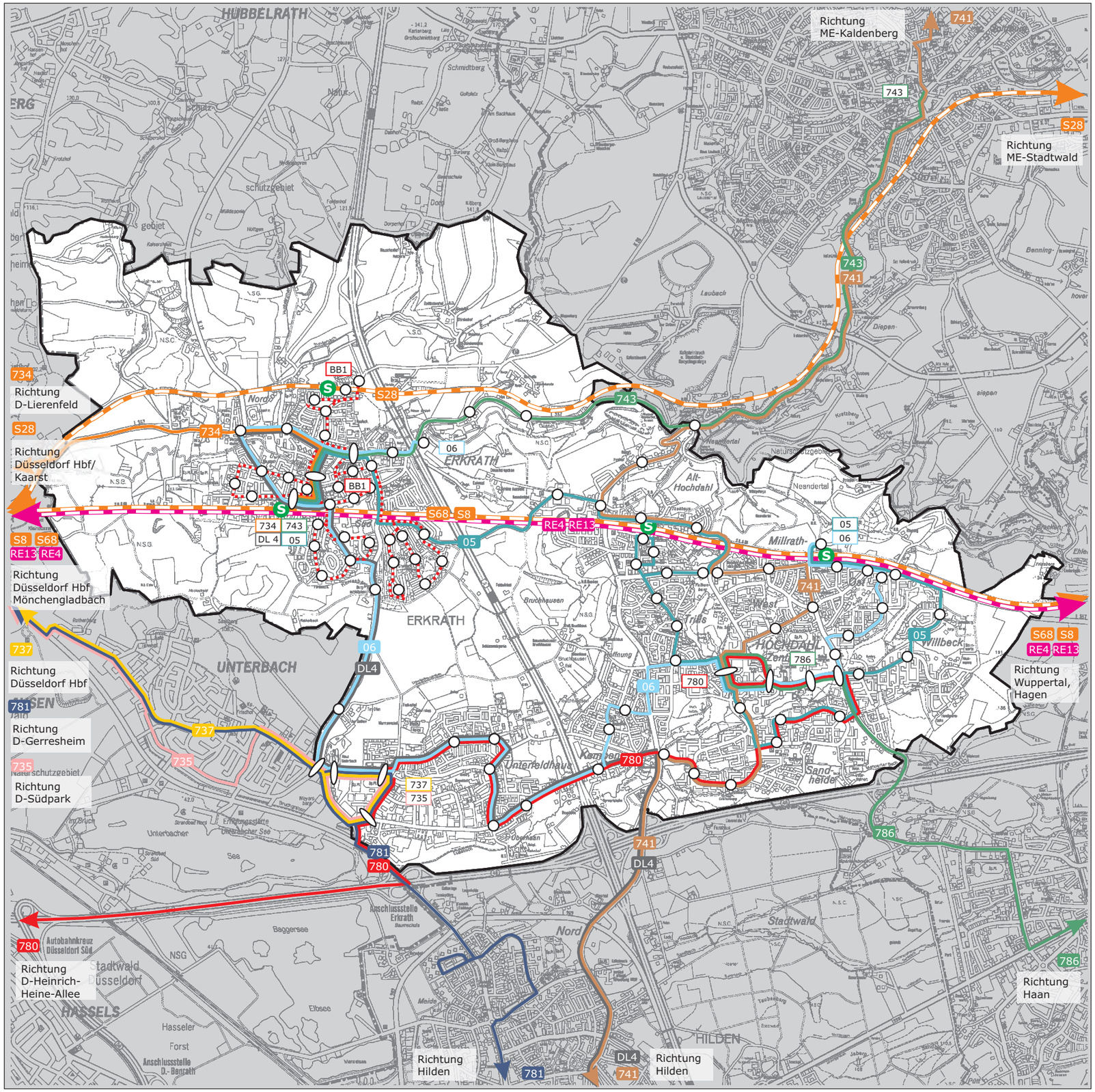
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4a:
Liniennetz
- Stadt Erkrath -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S8)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE4)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (743)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (O6)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL4)
- Bürgerbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (BB1)
- O6 Endhaltestelle mit Liniennummer

Fahrplanstand November 2012

Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

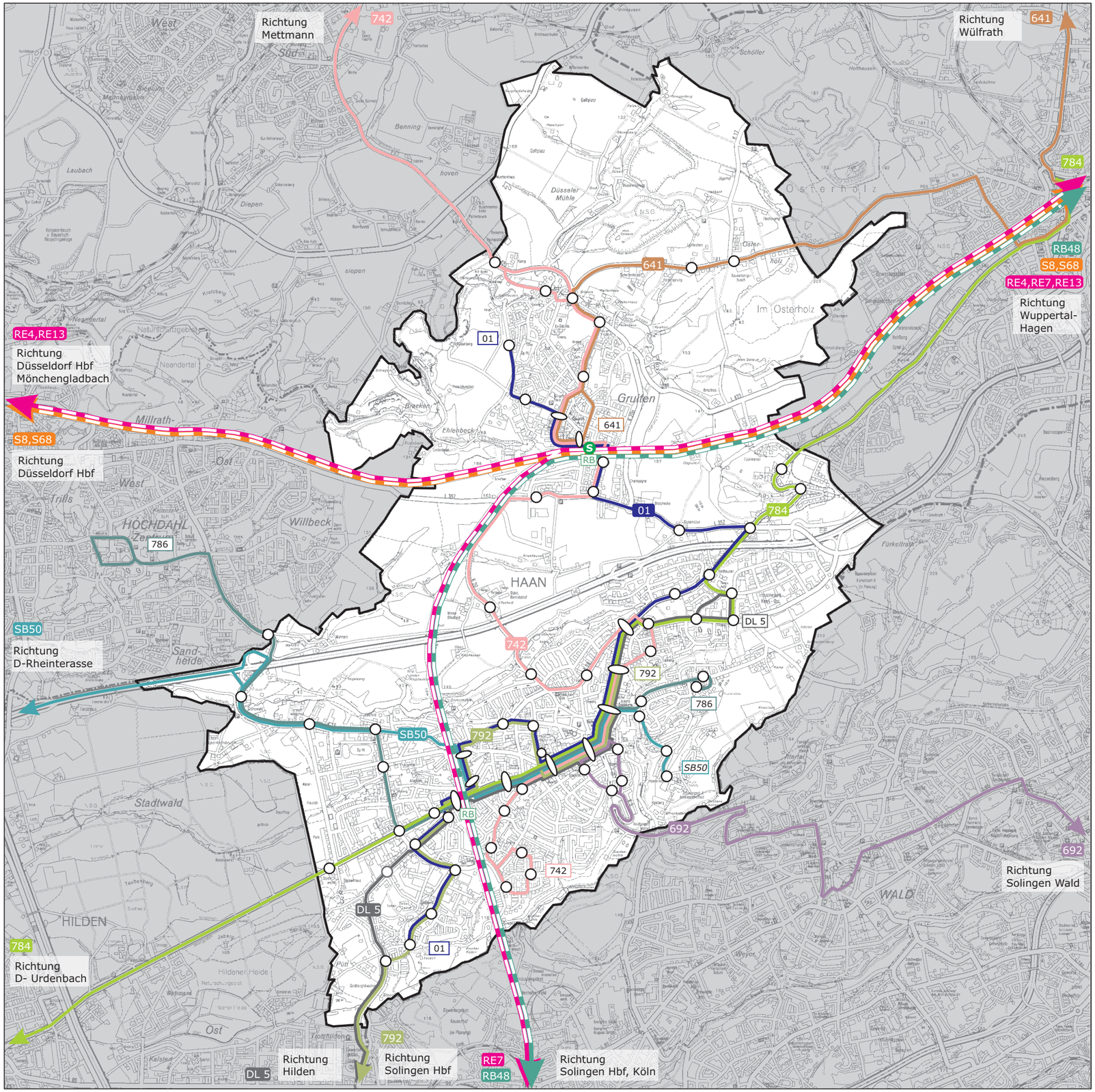
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4b:
Liniennetz
- Stadt Haan -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S8)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE4)
- RegionalBahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (RB48)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB50)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (784)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (O1)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL 5)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O1)

Fahrplanstand November 2012

- Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

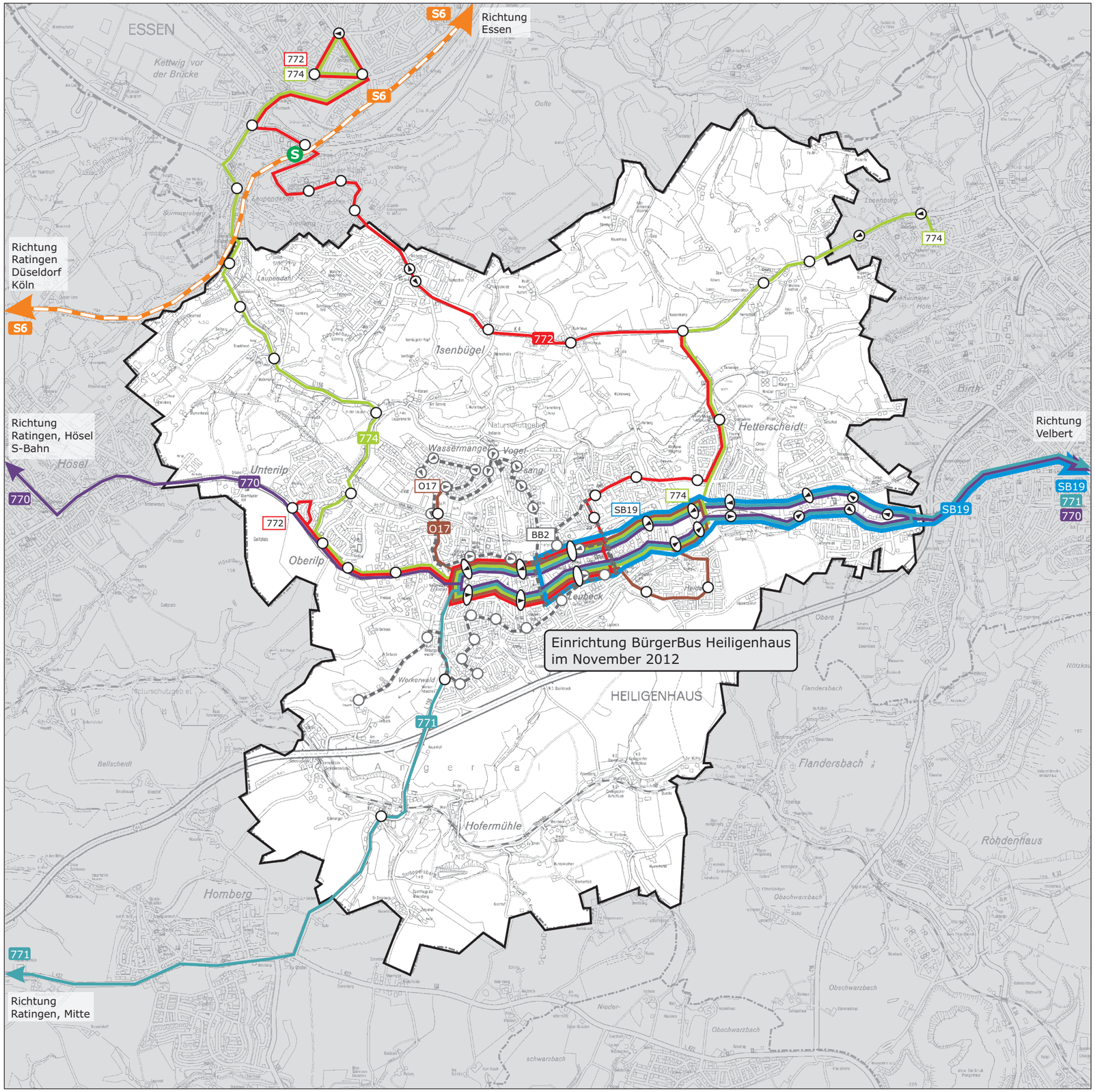
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4c:
Liniennetz
- Stadt Heiligenhaus -

- S6 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
- SB19 — Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- 770 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- O17 — Ortslinie mit Haltestelle und Liniennummer
- O17 — Endhaltestelle mit Liniennummer
- Richtungshaltestelle
- BB2 — BürgerBus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer

Fahrplanstand: November 2012

— Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht.
Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

in Kooperation mit

INGENIEURBÜRO HELMERT

Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4d:
Liniennetz
- Stadt Hilden -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S1)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (782)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (O3)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL 4)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O3)

Fahrplanstand November 2012

Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

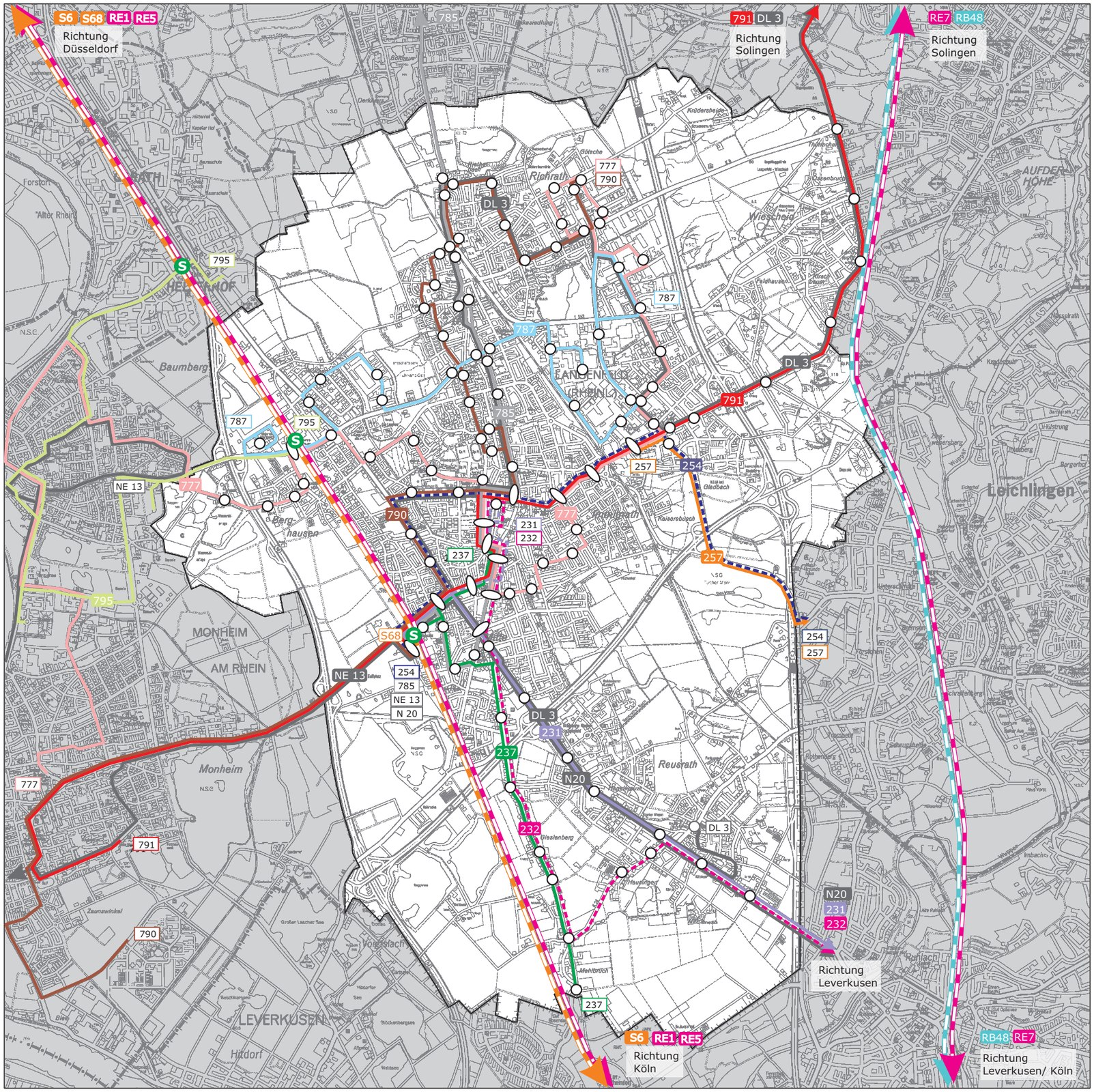
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4e:
Liniennetz
- Stadt Langenfeld (Rheinl.)-

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE5)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (791)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL 3)
- Nachtexpress-Linie/ Nachtlinie mit Haltestelle und Liniennummer (NE 13)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (791)
- Buslinie, nur zeitweise bedient

Fahrplanstand November 2012

Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht.
Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250m 1km 1,5km

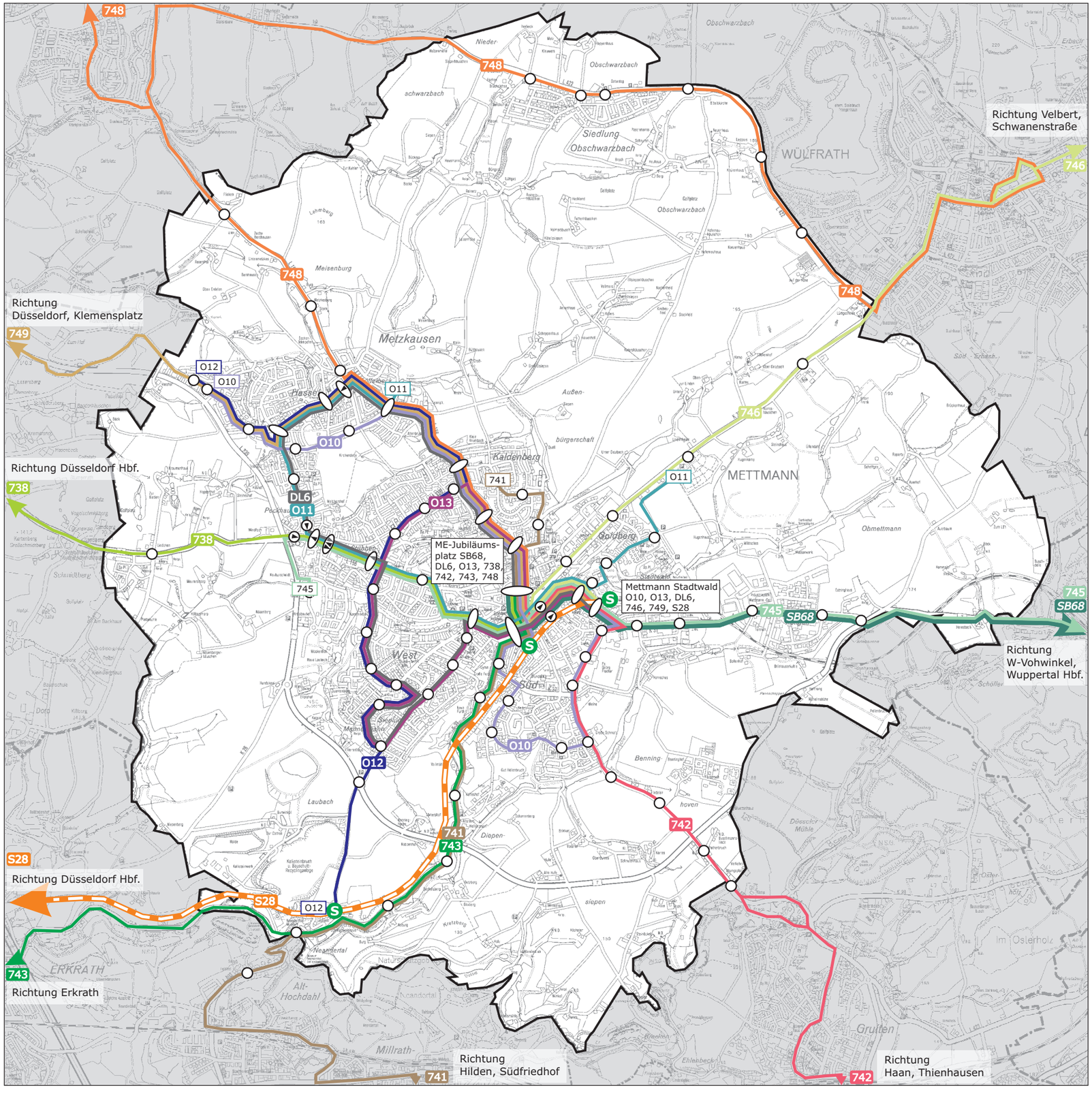
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4f:
Liniennetz Bestand
- Stadt Mettmann -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S28)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB68)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (742)
- Ortsline mit Haltestelle und Liniennummer (O12)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O11)
- Richtungshaltestelle
- Discoline mit Haltestelle und Liniennummer (DL6)
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

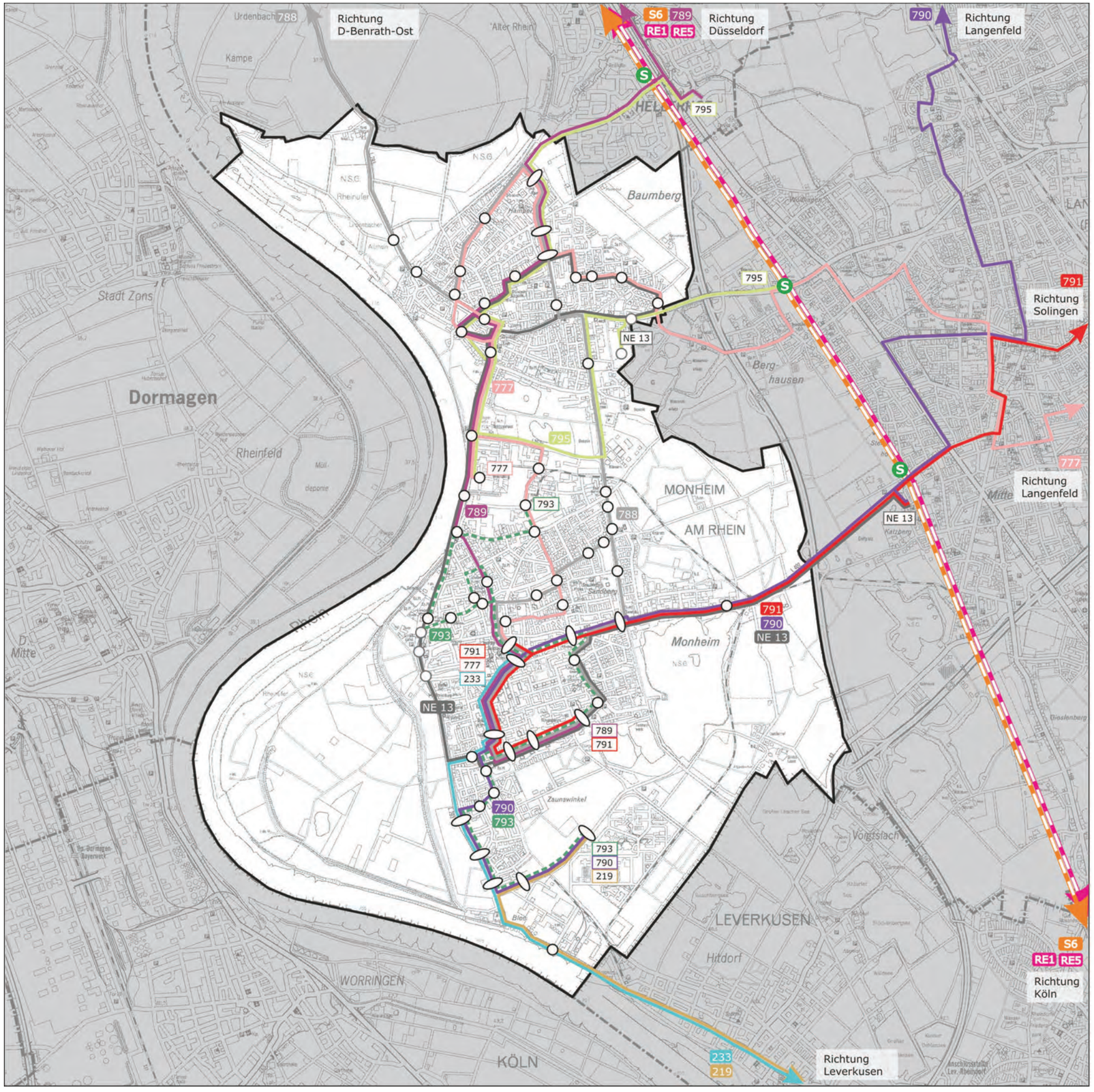
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4g:
Liniennetz
- Stadt Monheim am Rhein -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE1)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (793)
- Nachtexpress-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (NE 13)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (793)
- Buslinie, nur zeitweise bedient

Fahrplanstand November 2012

Stadtgrenze

Arbeitsstand: September 2013

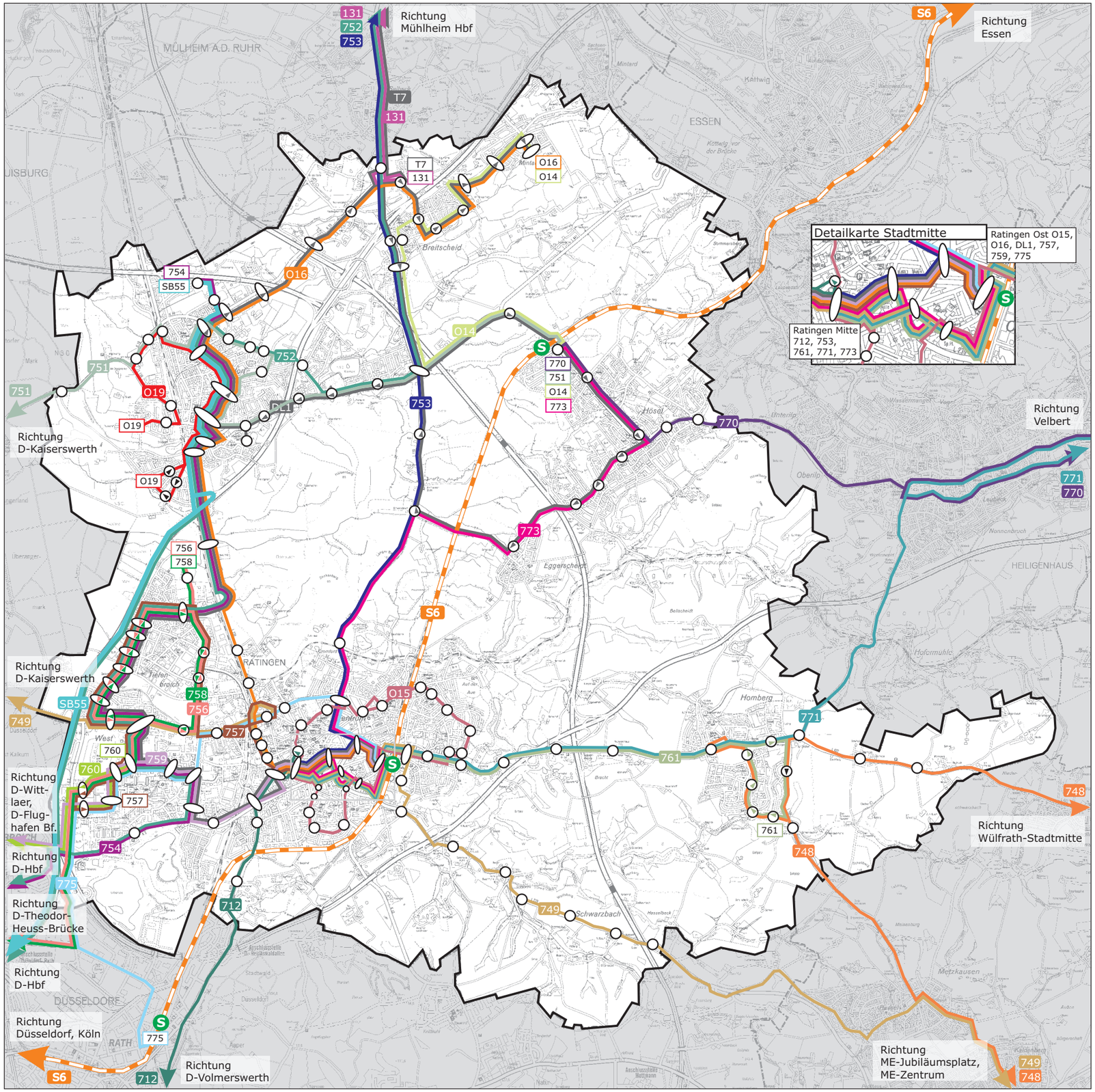
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4h:
Liniennetz Bestand
- Stadt Ratingen -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB55)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (770)
- Ortslinie mit Haltestelle und Liniennummer (O19)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O19)
- Discoline mit Haltestelle und Liniennummer (DL1)
- Richtungshaltestelle
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

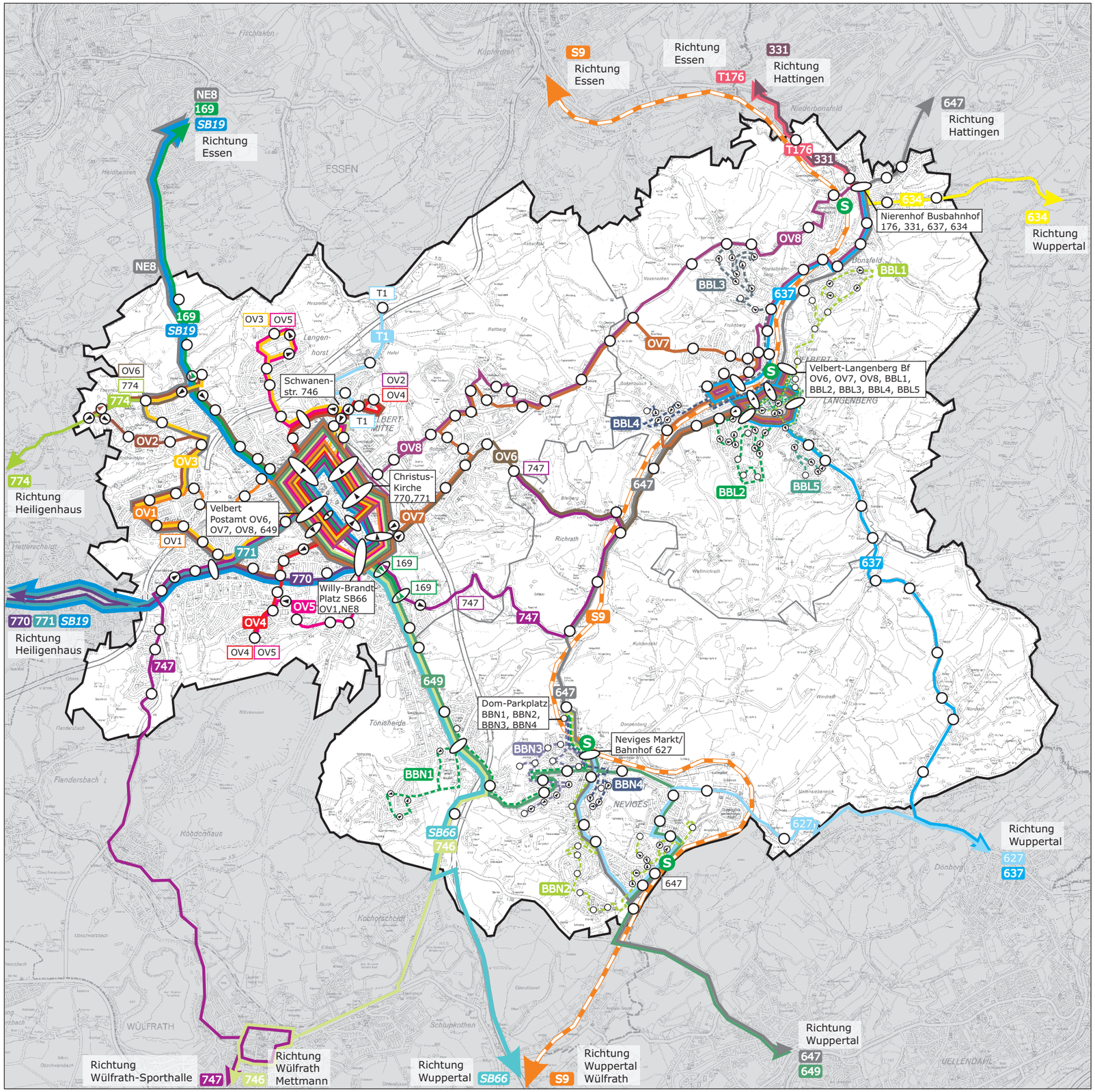
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht.
Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4i:
Liniennetz Bestand
- Stadt Velbert -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB19)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (637)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (OV8)
- TaxiBus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (T1)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (OV8)
- Bürgerbus-Linie Langenberg mit Haltestelle und Liniennummer
- Bürgerbus-Linie Neviges/Tönisheide mit Haltestelle und Liniennummer (BBL2)
- NachtExpress-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (BBN1)
- NachtExpress-Linie mit Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilrichtung (NE8)
- Richtungshaltestelle
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

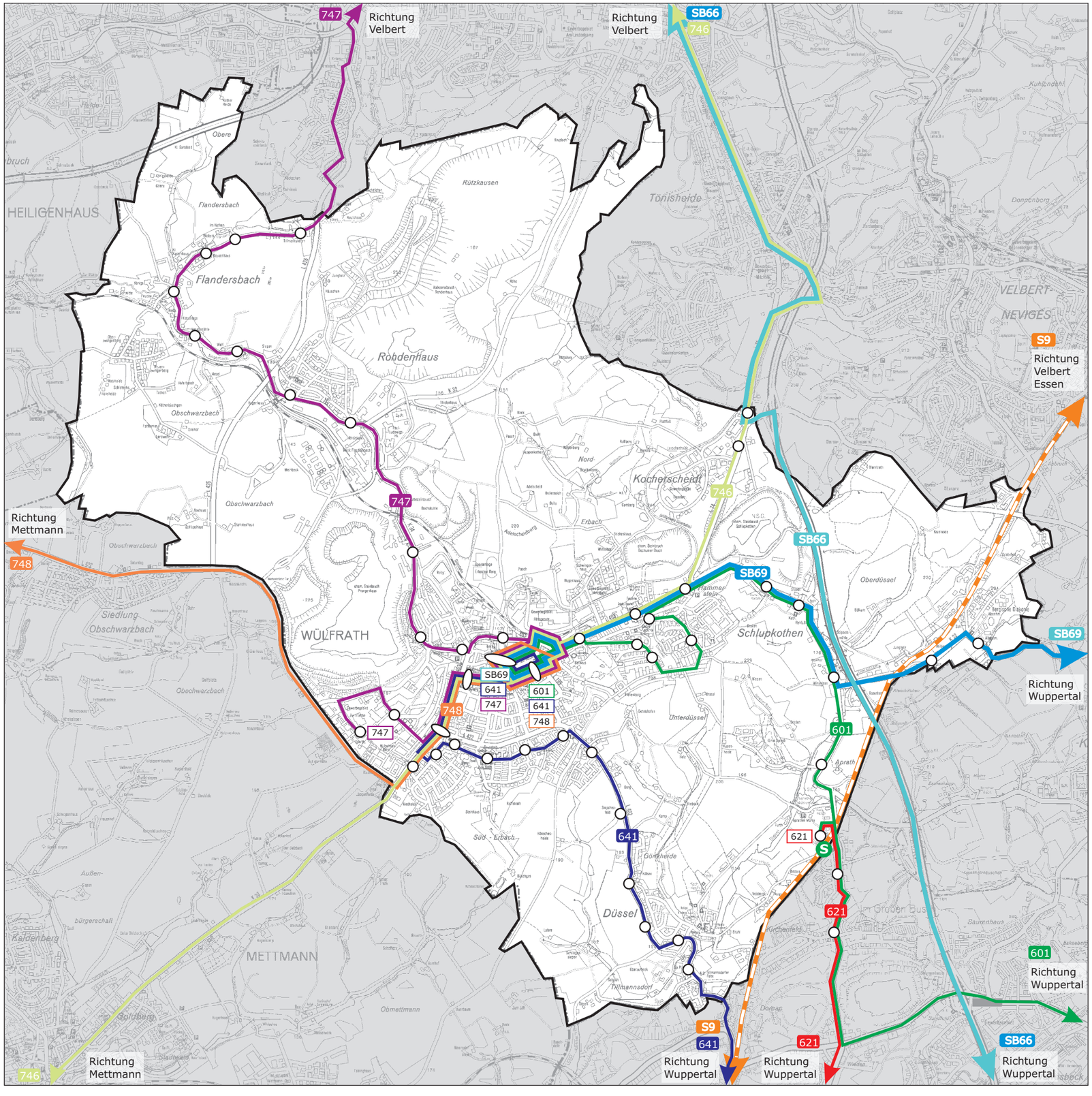
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 4j:
Liniennetz Bestand
- Stadt Wülfrath -

S9 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer

SB69 — Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer

747 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer

747 — Endhaltestelle mit Liniennummer

Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

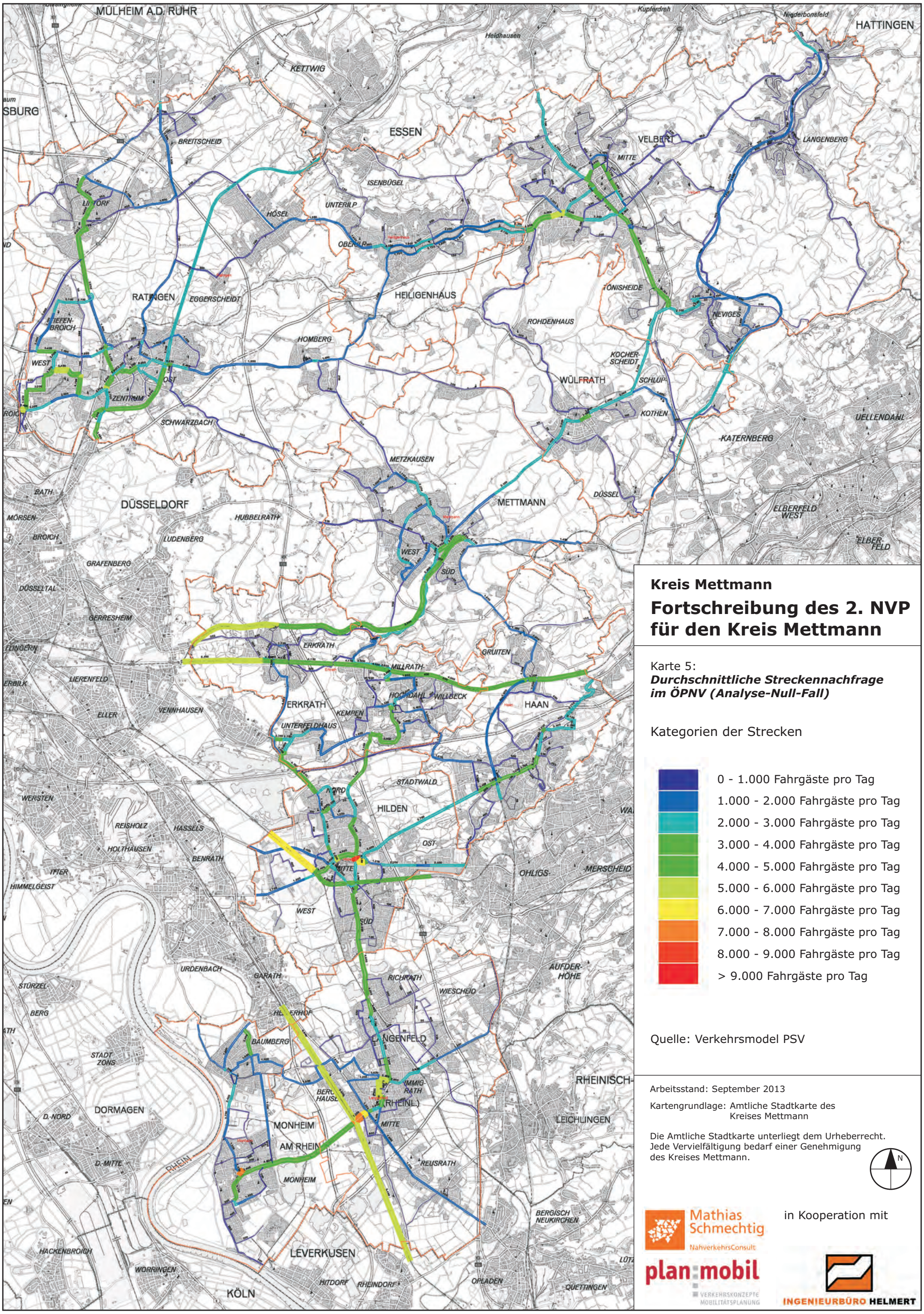
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 5:
Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV (Analyse-Null-Fall)

Kategorien der Strecken

- 0 - 1.000 Fahrgäste pro Tag
- 1.000 - 2.000 Fahrgäste pro Tag
- 2.000 - 3.000 Fahrgäste pro Tag
- 3.000 - 4.000 Fahrgäste pro Tag
- 4.000 - 5.000 Fahrgäste pro Tag
- 5.000 - 6.000 Fahrgäste pro Tag
- 6.000 - 7.000 Fahrgäste pro Tag
- 7.000 - 8.000 Fahrgäste pro Tag
- 8.000 - 9.000 Fahrgäste pro Tag
- > 9.000 Fahrgäste pro Tag

Quelle: Verkehrsmodel PSV

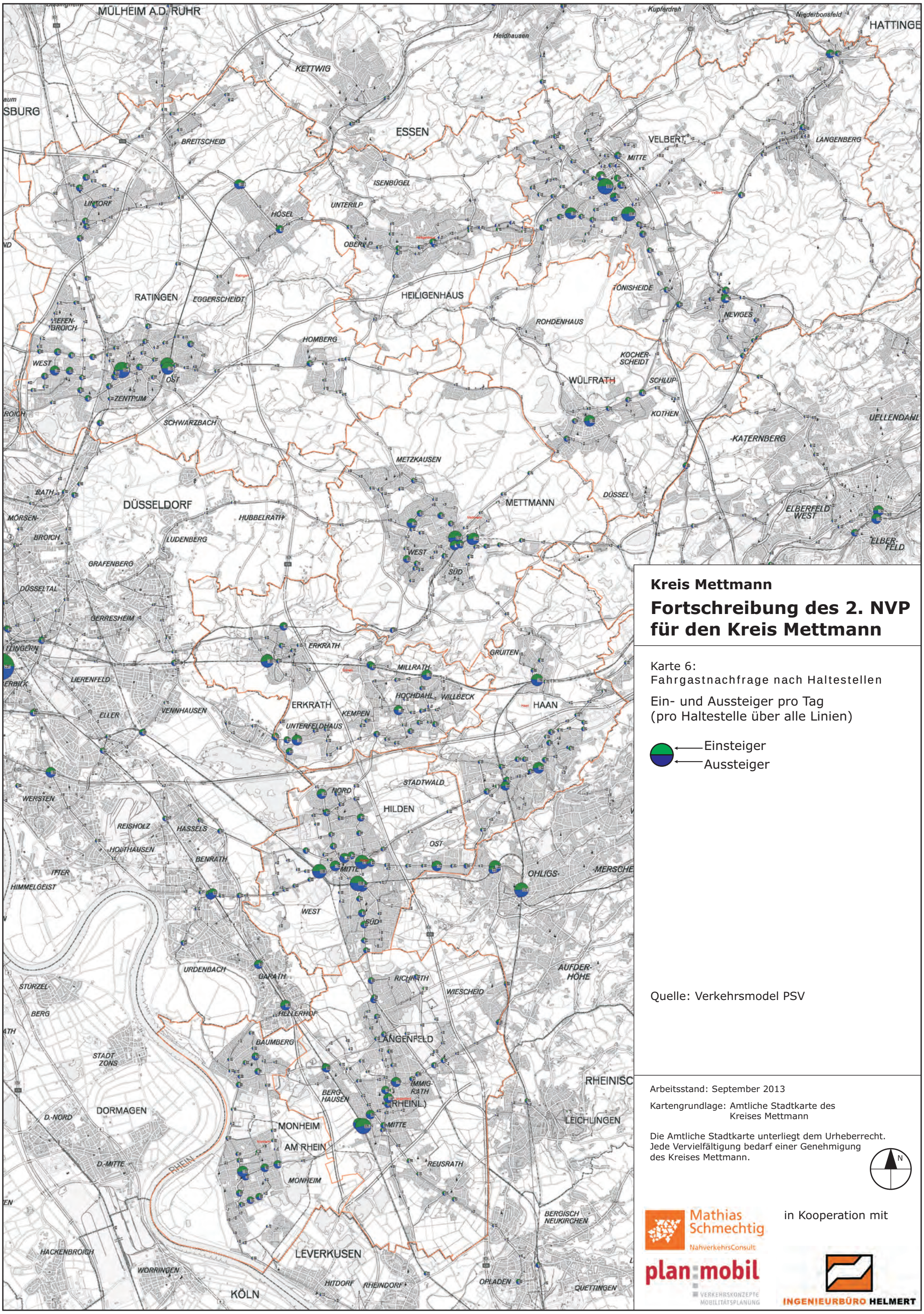
Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 6:
Fahrgastnachfrage nach Haltestellen

Ein- und Aussteiger pro Tag
(pro Haltestelle über alle Linien)

Einsteiger
Aussteiger

Quelle: Verkehrsmodel PSV

Arbeitsstand: September 2013

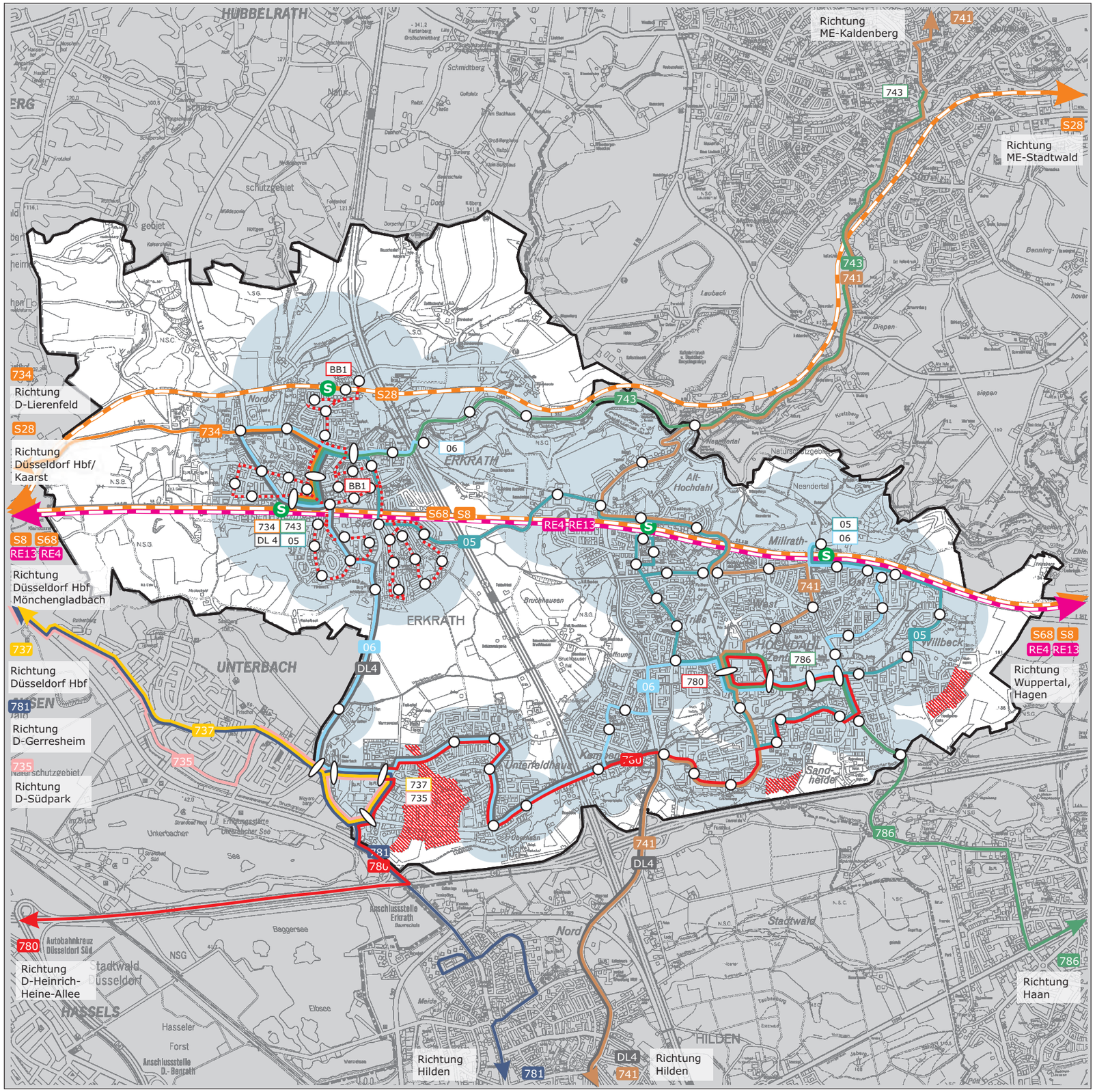
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7a:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Erkrath -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer
- Bürgerbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- Endhaltestelle mit Liniennummer
- Haltestelleneinzugsbereich

Fahrplanstand November 2012	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Stadtbereiche > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereiche 1000 - 5000 EW	400m	800m
Stadtbereiche < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

- Stadtgrenze
- nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

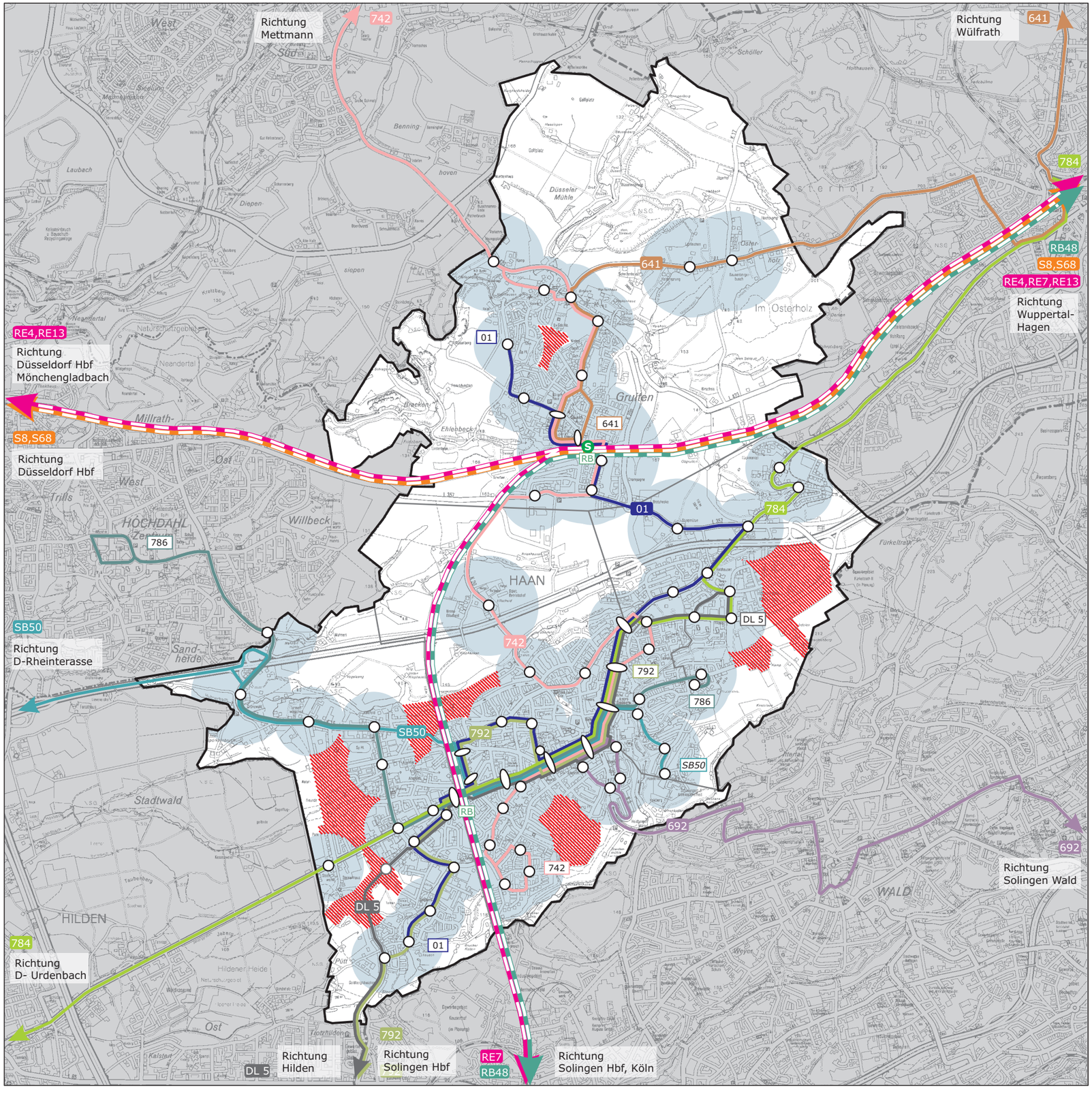
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7b:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Haan -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S8)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE4)
- RegionalBahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (RB48)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB50)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (784)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (O1)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O1)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL 5)
- Haltestelleneinzugsbereich

Fahrplanstand November 2012	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Stadtbereiche > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereiche 1000 - 5000 EW	400m	800m
Stadtbereiche < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

- Stadtgrenze
- nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

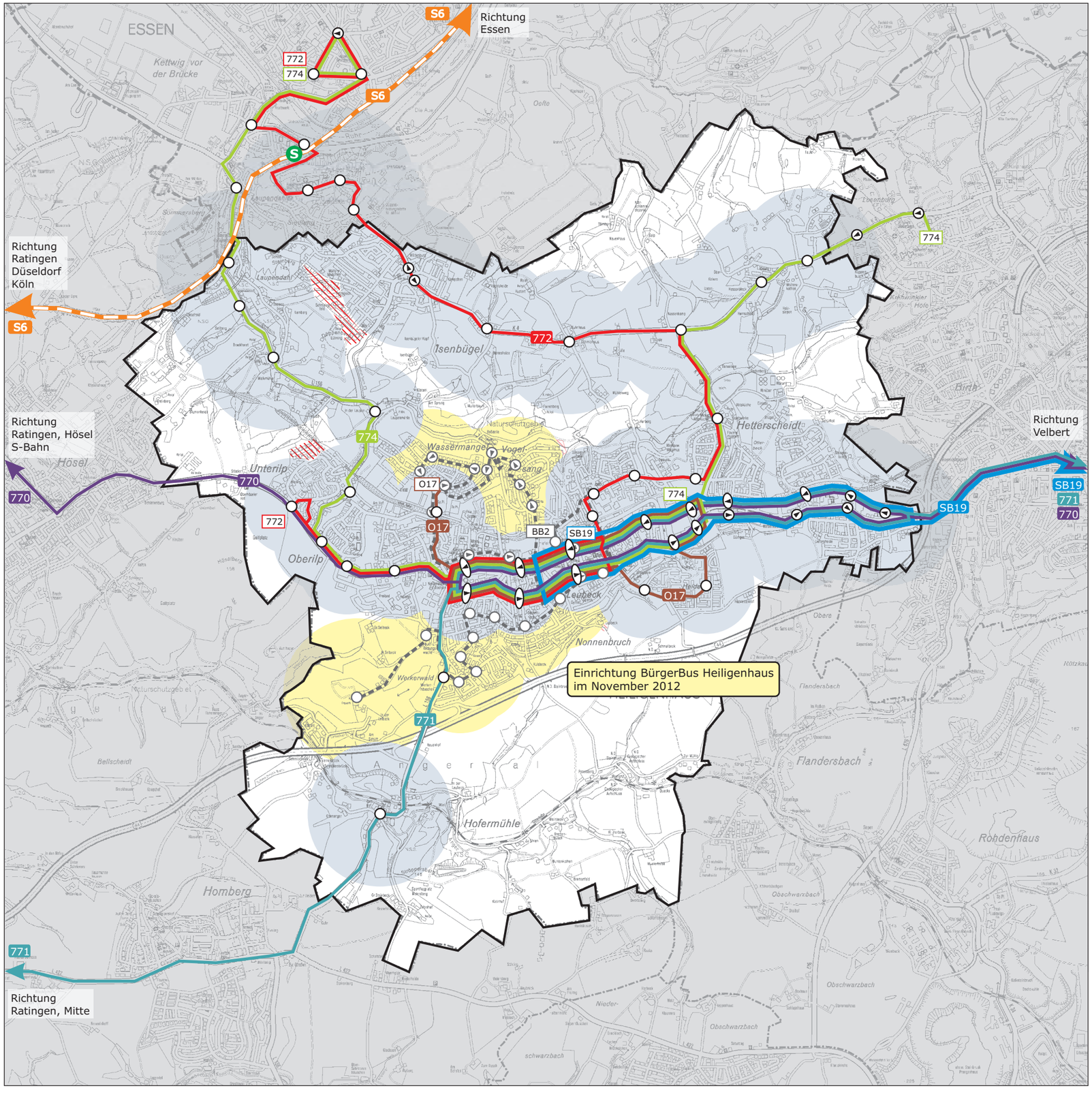
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7c:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Heiligenhaus -

- S6 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
- SB19 — Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- 770 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- O17 — Ortslinie mit Haltestelle und Liniennummer
- 017 — Endhaltestelle mit Liniennummer
- Richtungshaltestelle
- BB2 — BürgerBus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- Haltestelleneinzugsbereich
- Haltestelleneinzugsbereich für Bedienung mit einzelnen Fahrten (BürgerBus)

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Kernstadt oder Stadtbereich > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereich 1000-5000 EW	400m	800m
Stadtbereich < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

- nicht erschlossene Siedlungsbereiche
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

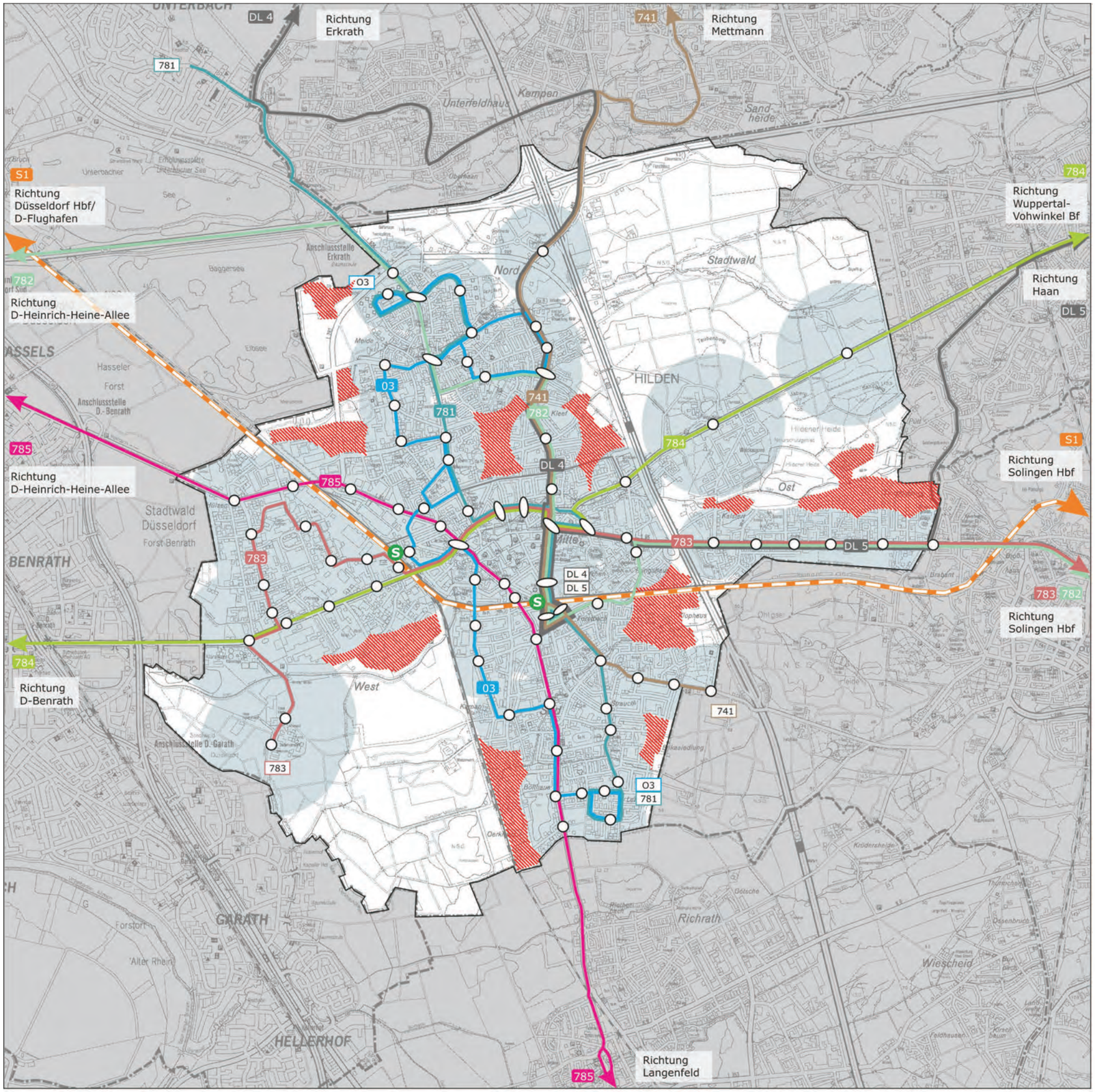
N

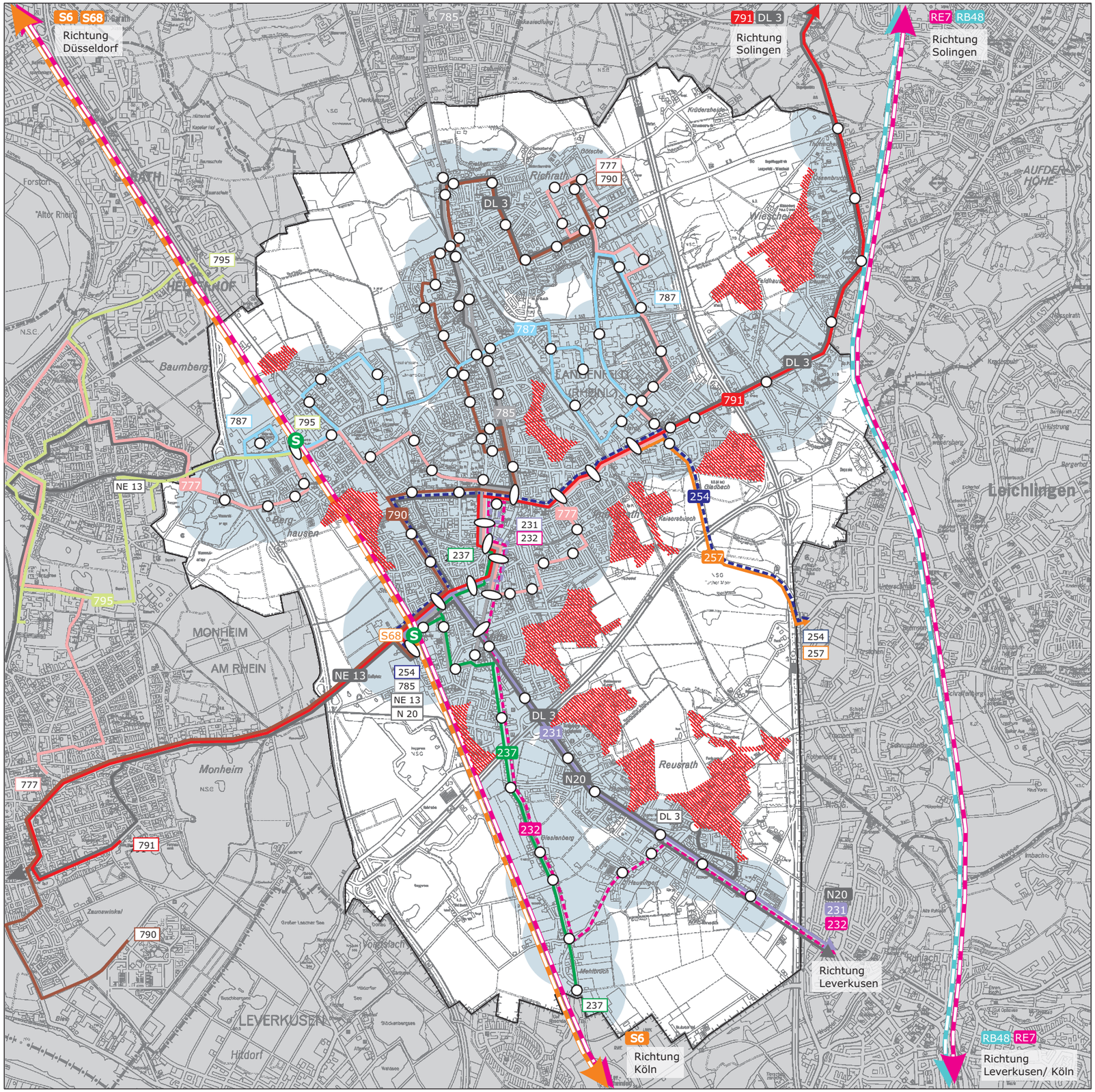
in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT


Richtung Erkrath
Richtung Mettmann
Richtung Düsseldorf Hbf/ D-Flughafen
Richtung D-Heinrich-Heine-Allee
Richtung D-Heinrich-Heine-Allee
Richtung Wuppertal-Vohwinkel Bf
Richtung Haan
Richtung Solingen Hbf
Richtung Solingen Hbf
Richtung D-Benrath
Richtung Langenfeld
Unterfeldhaus
Kampen
Sandheide
Nord
Stadtwald
HILDEN
Ost
West
Stadtwald Düsseldorf
Forst-Benrath
BENRATH
GARATH
HELLERHOF
Richrath
Hasseler Forst
ASSELS
Unterbacher See
Baggersee
Anschlussstelle Erkrath
Anschlussstelle D.-Benrath
Anschlussstelle D.-Garath
Hildener Heide
Fliehkuhle
Forstort
'Alter Rhein'
Wiescheid
Kreis Mettmann
Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann
Karte 7d:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Hilden -
S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
Disco-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
Endhaltestelle mit Liniennummer
Haltestelleneinzugsbereich
Fahrplanstand November 2012
Straßenbahn, Bus etc.
SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Stadtbereiche > 5000 EW
300m
600m
Stadtbereiche 1000 - 5000 EW
400m
800m
Stadtbereiche < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet
600m
1000m
Stadtgrenze
nicht erschlossene Siedlungsbereiche
Arbeitsstand: September 2013
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann
Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.
0m 250 1km 1,5km
N
in Kooperation mit
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7e:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Langenfeld (Rheinl.) -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- RegionalExpress-Linie mit Liniennummer (RE5)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (791)
- Discolinie mit Haltestelle und Liniennummer (DL 3)
- Nachtexpress-Linie/ Nachtlinie mit Haltestelle und Liniennummer (NE 13)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (791)
- Buslinie, nur zeitweise bedient
- Haltestelleneinzugsbereich

Fahrplanstand November 2012

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Stadtbereiche > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereiche 1000 - 5000 EW	400m	800m
Stadtbereiche < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

Stadtgrenze

nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250m 1km 1,5km

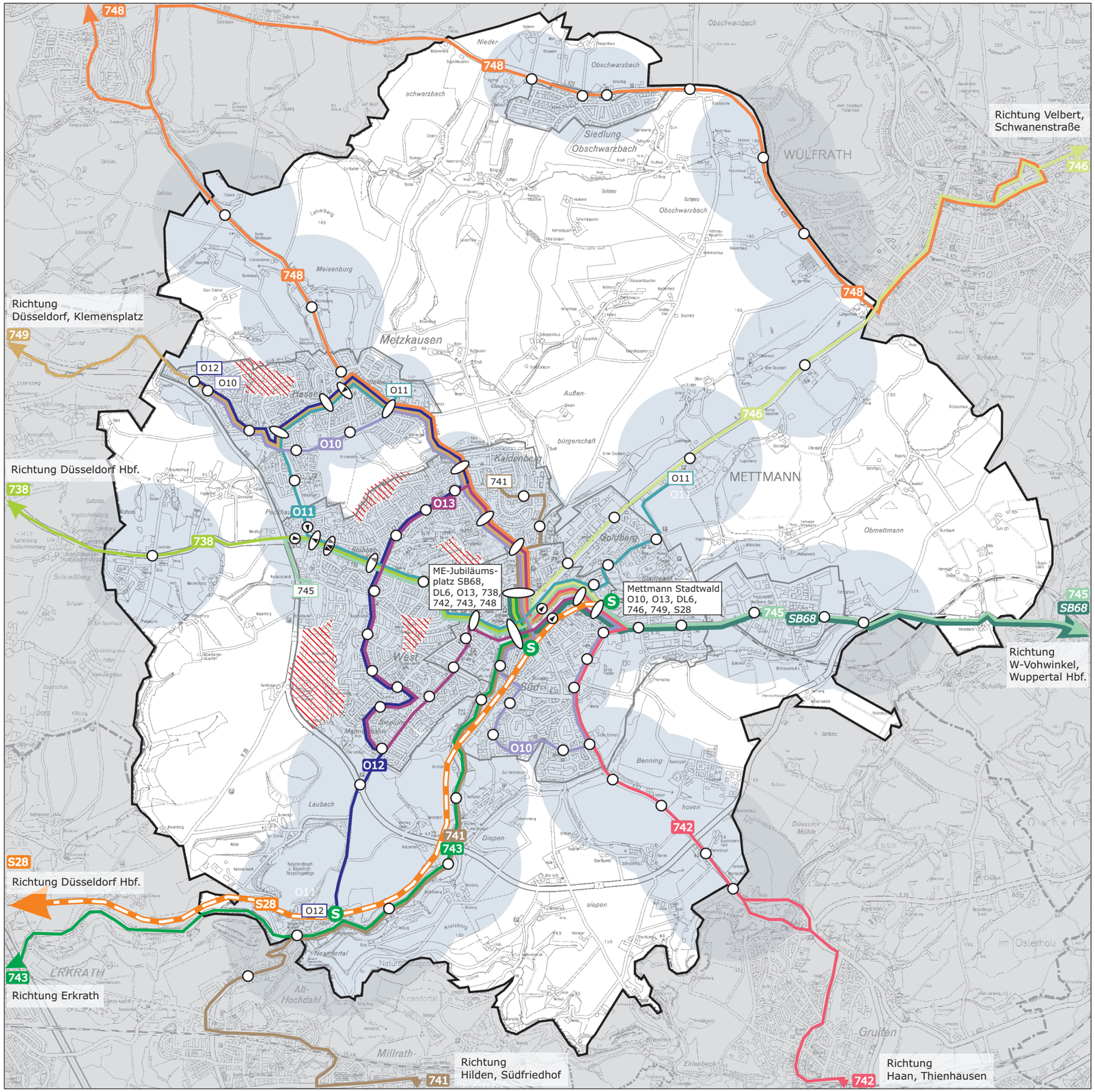
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7f:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Mettmann -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S28)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB68)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (742)
- Ortsline mit Haltestelle und Liniennummer (O12)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (O11)
- Richtungshaltestelle
- Discoline mit Haltestelle und Liniennummer (DL6)
- Haltestelleneinzugsbereich

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Kernstadt oder Stadtbereich > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereich 1000-5000 EW	400m	800m
Stadtbereich < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

Stadtgrenze

nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

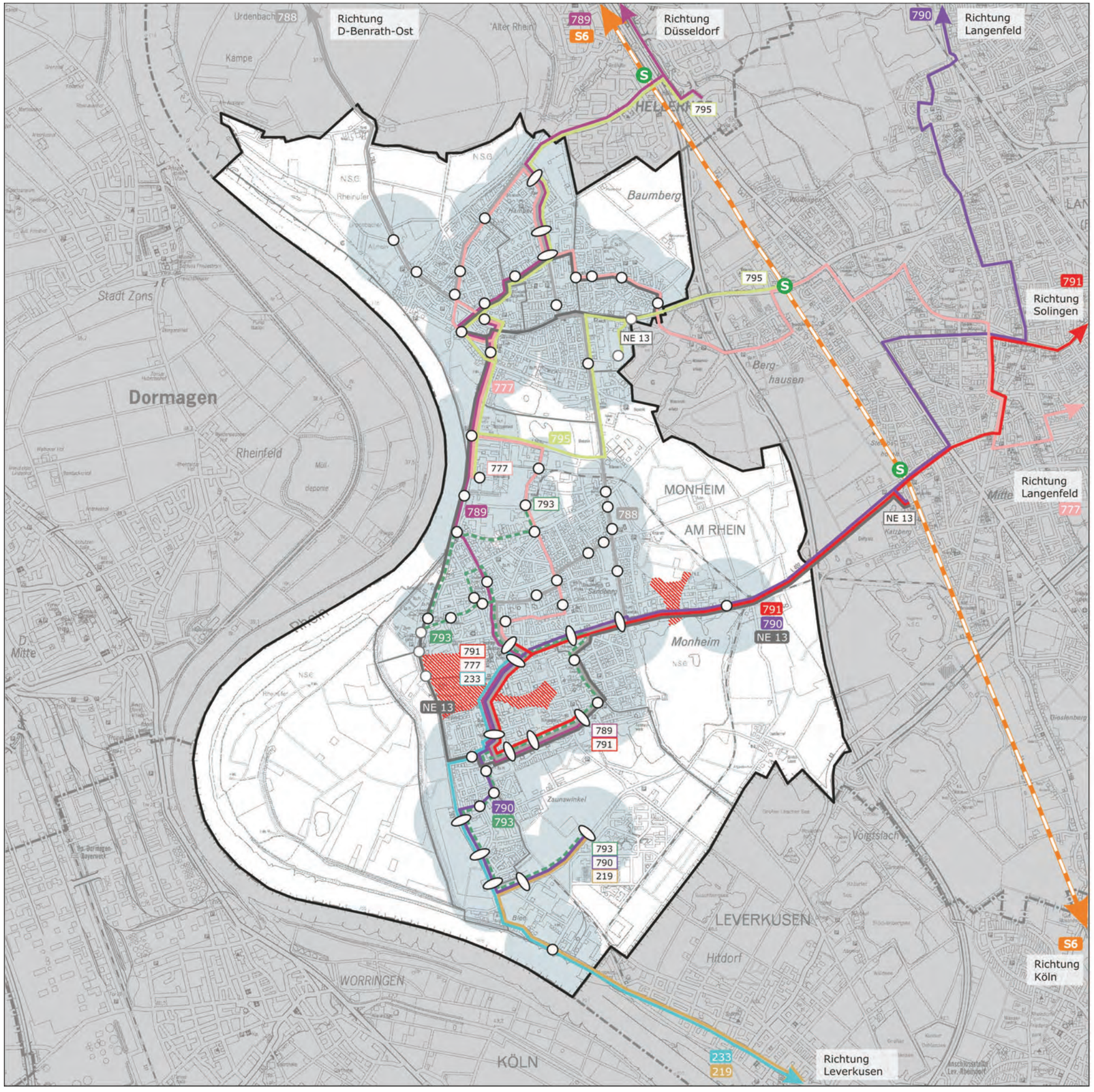
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7g:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Monheim am Rhein -

- S6 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
- RE1 — RegionalExpress-Linie mit Liniennummer
- 793 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- NE 13 — Nachtexpress-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- 793 — Endhaltestelle mit Liniennummer
- Buslinie, nur zeitweise bedient
- Haltestelleneinzugsbereich

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Stadtbereiche > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereiche 1000 - 5000 EW	400m	800m
Stadtbereiche < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

Stadtgrenze

nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Arbeitsstand: September 2013

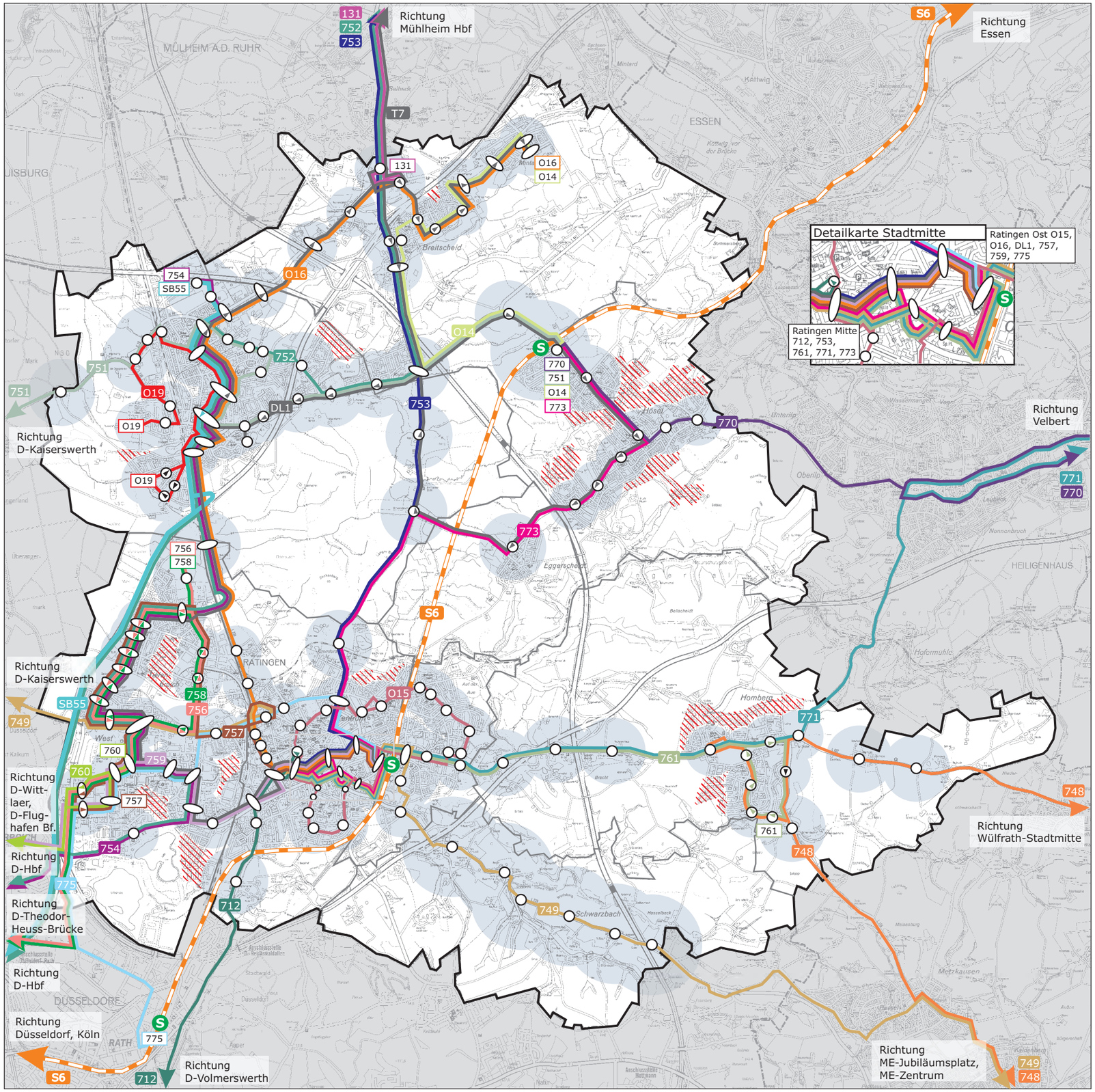
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7h:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Ratingen -

- S6 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer
- SB55 — Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- 770 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer
- O19 — Ortsline mit Haltestelle und Liniennummer
- O19 — Endhaltestelle mit Liniennummer
- Richtungshaltestelle
- DL1 — Discoline mit Haltestelle und Liniennummer
- Haltestelleneinzugsbereich

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Kernstadt oder Stadtbereich > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereich 1000-5000 EW	400m	800m
Stadtbereich < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Stadtgrenze

aufgrund des dichten Bedienungsangebotes auf der Linie 712 werden die Einzugsbereiche der betroffenen Haltestellen vergrößert

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

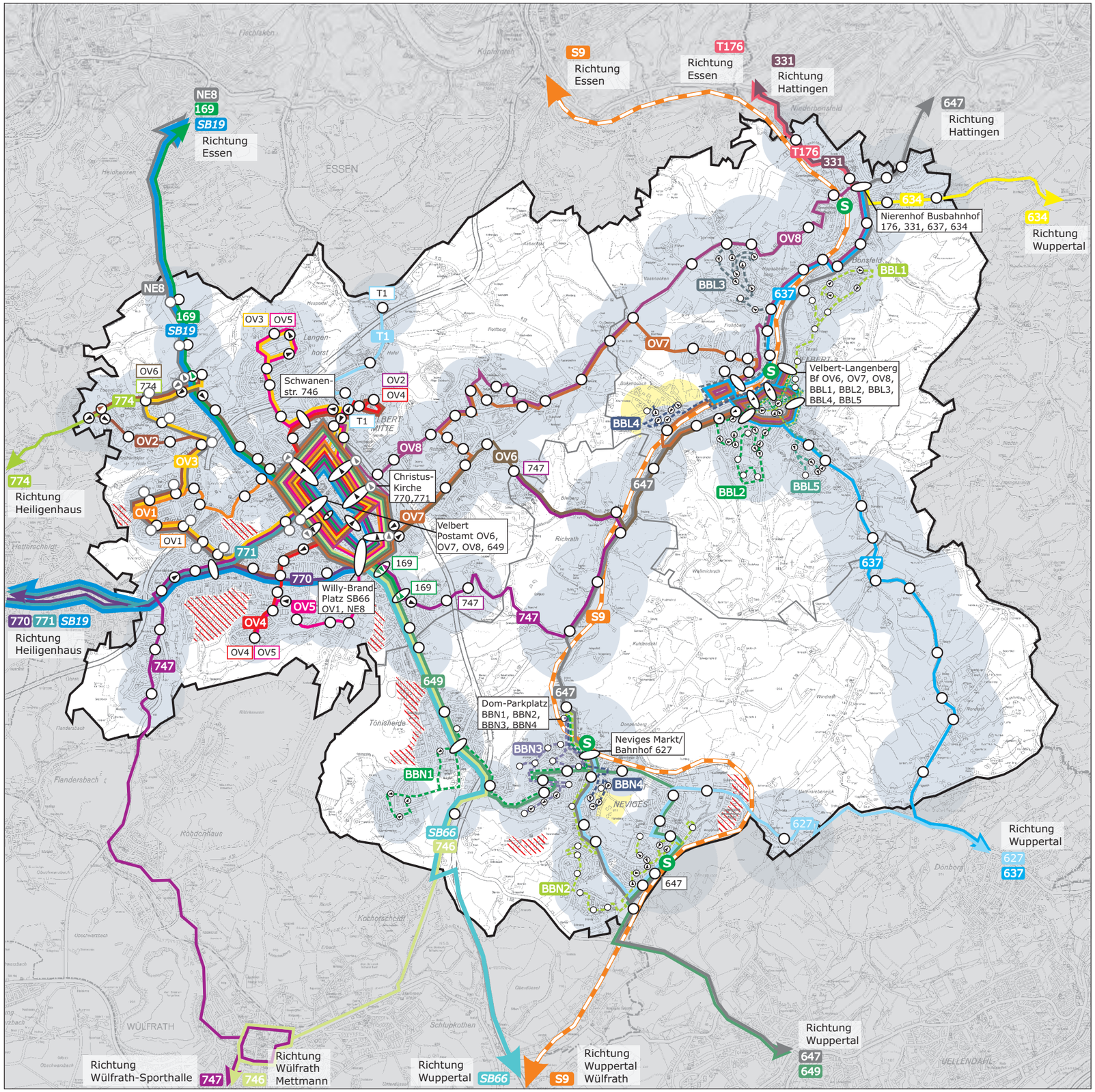
0m 500m 1km 2km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

in Kooperation mit

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7i:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Velbert -

- S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer (S6)
- Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (SB19)
- Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (637)
- Ortsbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (OV8)
- TaxiBus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (T1)
- Endhaltestelle mit Liniennummer (OV8)
- Bürgerbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (BBL2)
- NachtExpress-Linie mit Haltestelle und Liniennummer (NE8)
- NachtExpress-Linie mit Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilrichtung
- Richtungshaltestelle
- Haltestelleneinzugsbereich
- Haltestelleneinzugsbereich für Bedienung mit einzelnen Fahrten (BBN4)

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Kernstadt oder Stadtbereich > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereich 1000-5000 EW	400m	800m
Stadtbereich < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

- nicht erschlossene Siedlungsbereiche
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

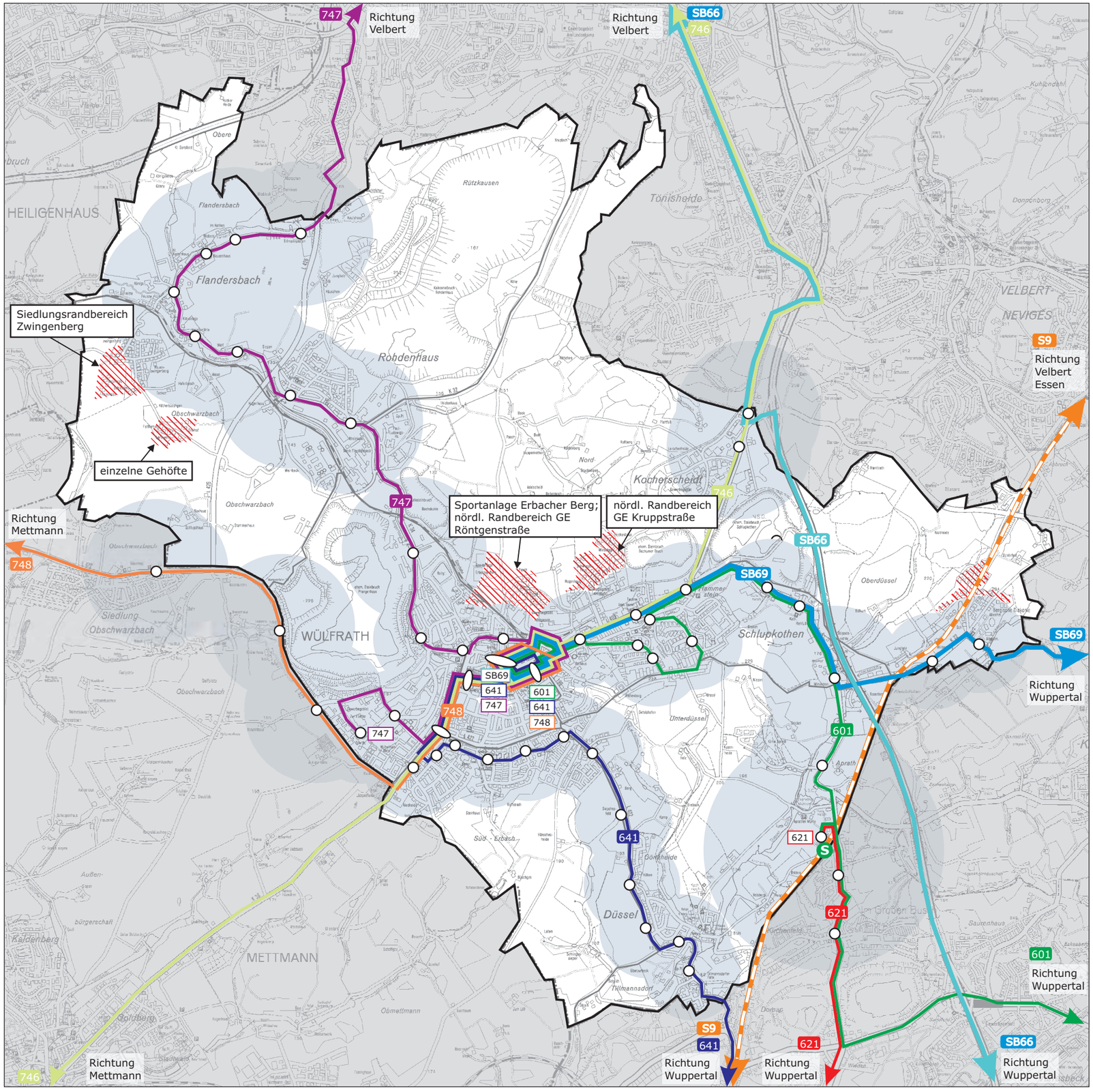
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 7j:
ÖPNV-Erschließung
- Stadt Wülfrath -

S9 — S-Bahn-Linie mit Haltepunkt und Liniennummer

SB69 — Schnellbus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer

747 — Bus-Linie mit Haltestelle und Liniennummer

747 — Endhaltestelle mit Liniennummer

Haltestelleneinzugsbereich

	Straßenbahn, Bus etc.	SPNV/ S-Bahn
Innenstadt, Kernstadt oder Stadtbereich > 5000 EW	300m	600m
Stadtbereich 1000-5000 EW	400m	800m
Stadtbereich < 1000 oder sonstiges Siedlungsgebiet	600m	1000m

nicht erschlossene Siedlungsbereiche

Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

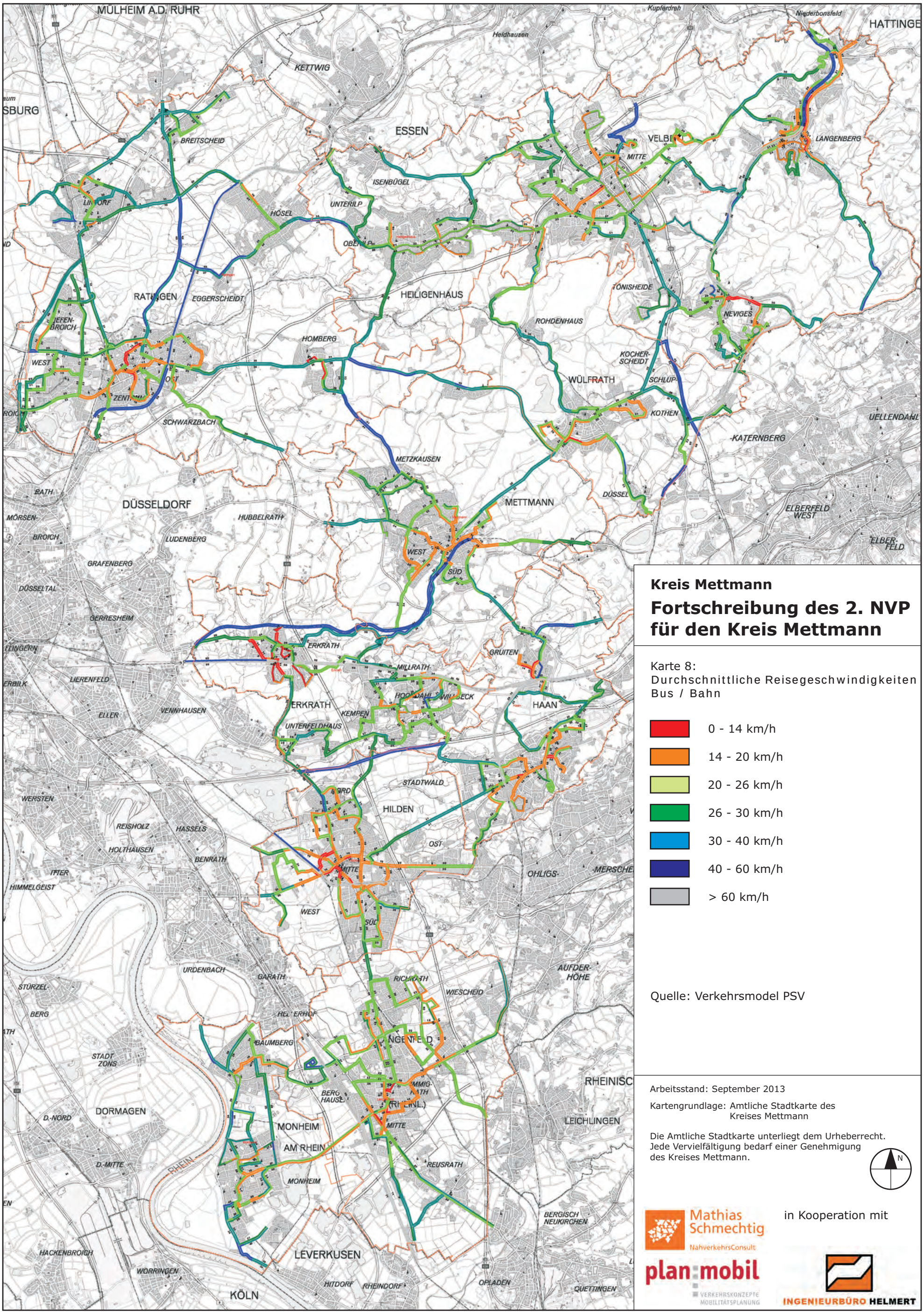
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 8:
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus / Bahn

- 0 - 14 km/h
- 14 - 20 km/h
- 20 - 26 km/h
- 26 - 30 km/h
- 30 - 40 km/h
- 40 - 60 km/h
- > 60 km/h

Quelle: Verkehrsmodel PSV

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT

gehäufte Einrichtung von T30-Zonen und erhöhtes Fahrgastaufkommen bei unveränderten Fahrplanzeiten erhöhen das Verspätungsrisiko

fehlende LSA-Beeinflussung als grundlegendes Problem in den kreisangehörigen Städten

Fehlende DFI

Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 9:
Mängel und Defizite im ÖPNV

Angebot und Linienführung

- Defizit hinsichtlich der Transparenz
- mäandrierende Linienführung

Netzstruktur/ Netztransparenz

- Linienabschnitt mit mäandrierender/ umwegiger Linienführung

ÖPNV-Infrastruktur

- Zentrale Haltestellen im Busverkehr mit auffälligen Mängeln/ Defiziten
- Verknüpfungspunkt SPNV/ÖPNV mit auffälligen Mängeln/ Defiziten

Problempunkte im Straßennetz mit Zeitverlustpotentialen

- Knoten/ Problempunkt mit Zeitverluspotentialen
- Linienabschnitt mit Problemen im alltäglichen Betrieb

Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

- Erschließungsdefizite (Gebiete mit hohem Handlungsbedarf)
- Erschließungsdefizite (Gebiete mit mittlerem Handlungsbedarf)
- Erschließungsdefizite (Gebiete mit geringem Handlungsbedarf)

Arbeitsstand: September 2013

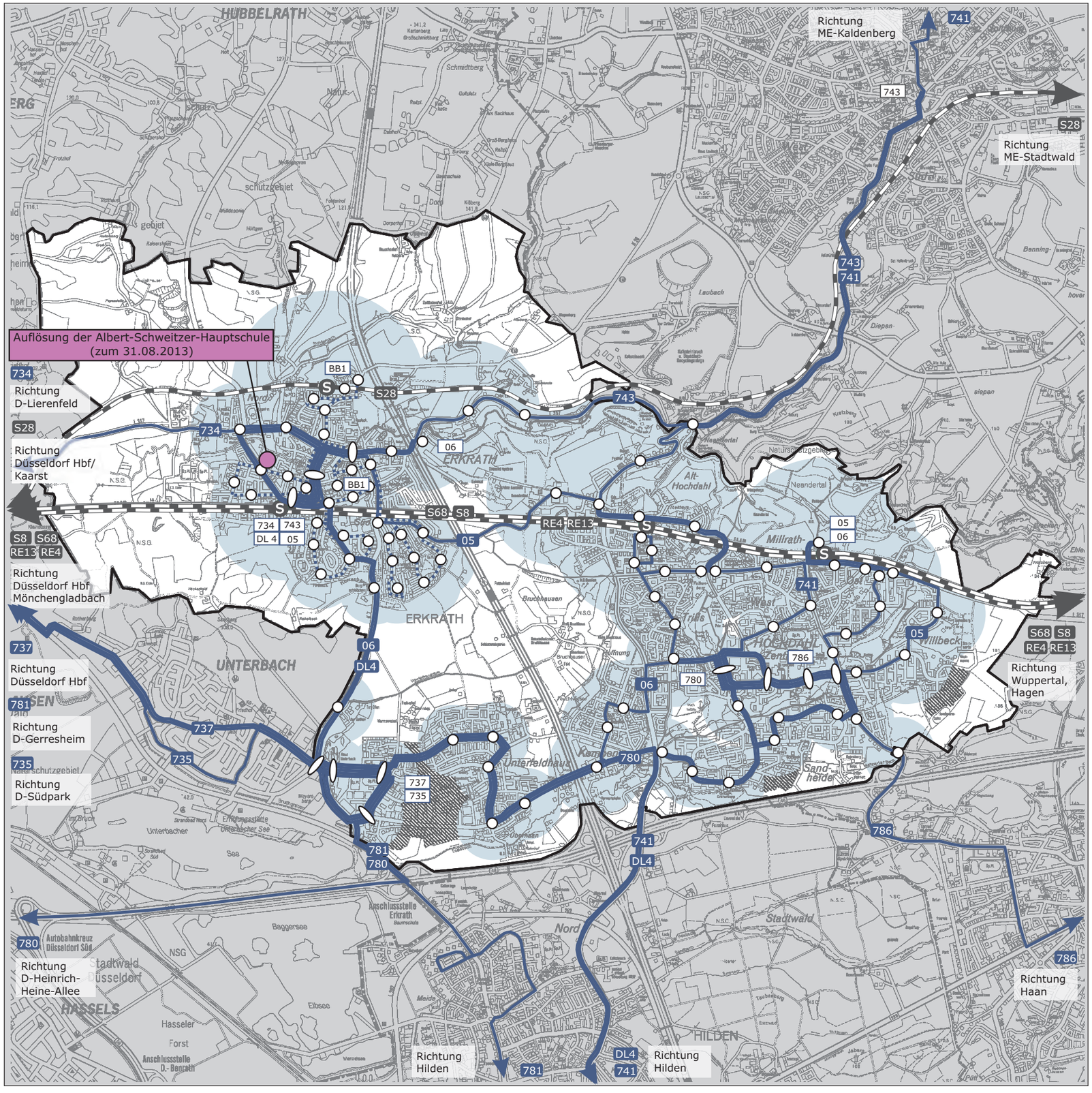
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 1km 2km 5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10a:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Erkrath

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur

— Stadtgrenze

Fahrplanstand November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

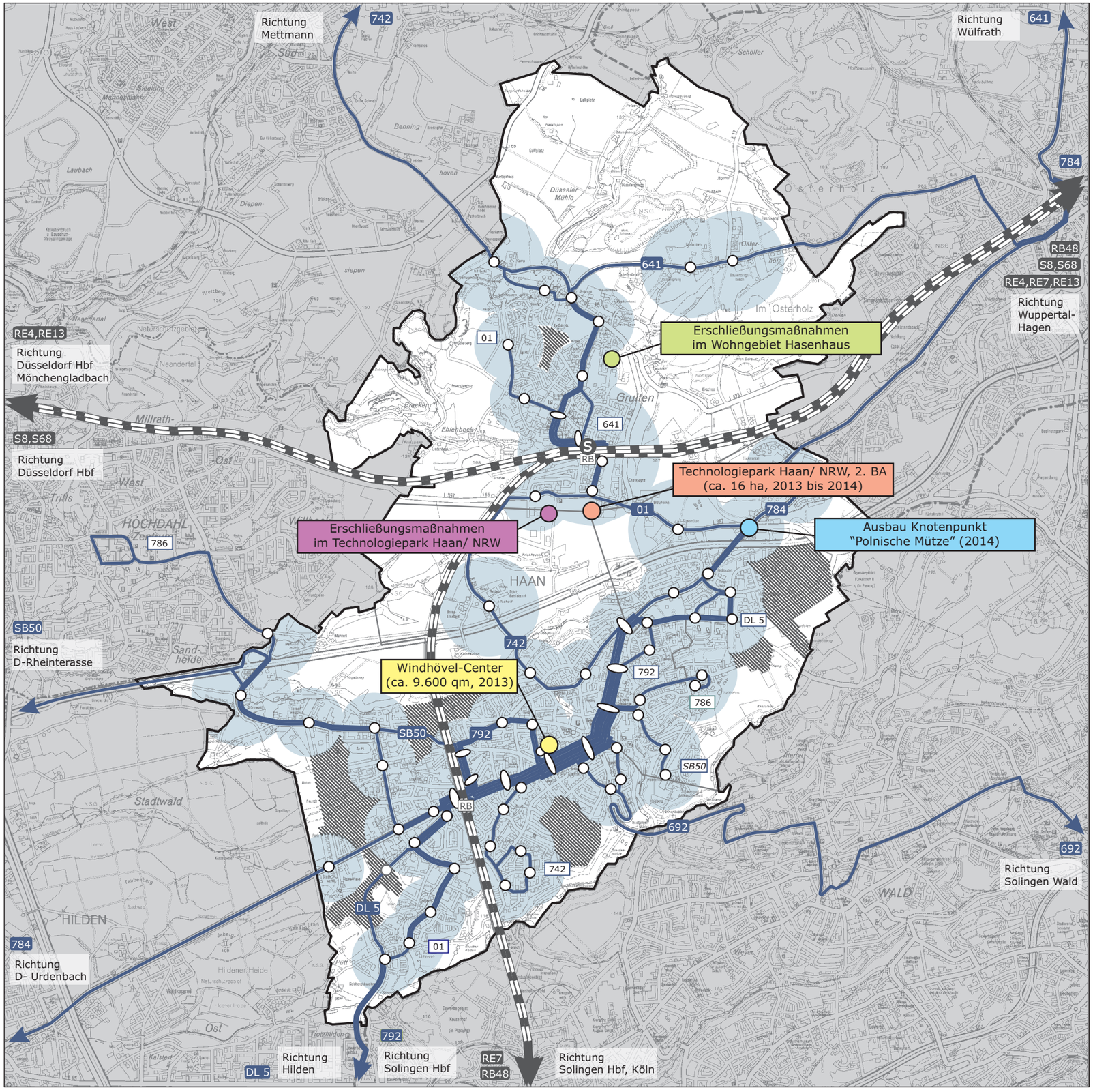
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10b:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Haan

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur

— Stadtgrenze

Fahrplanstand November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

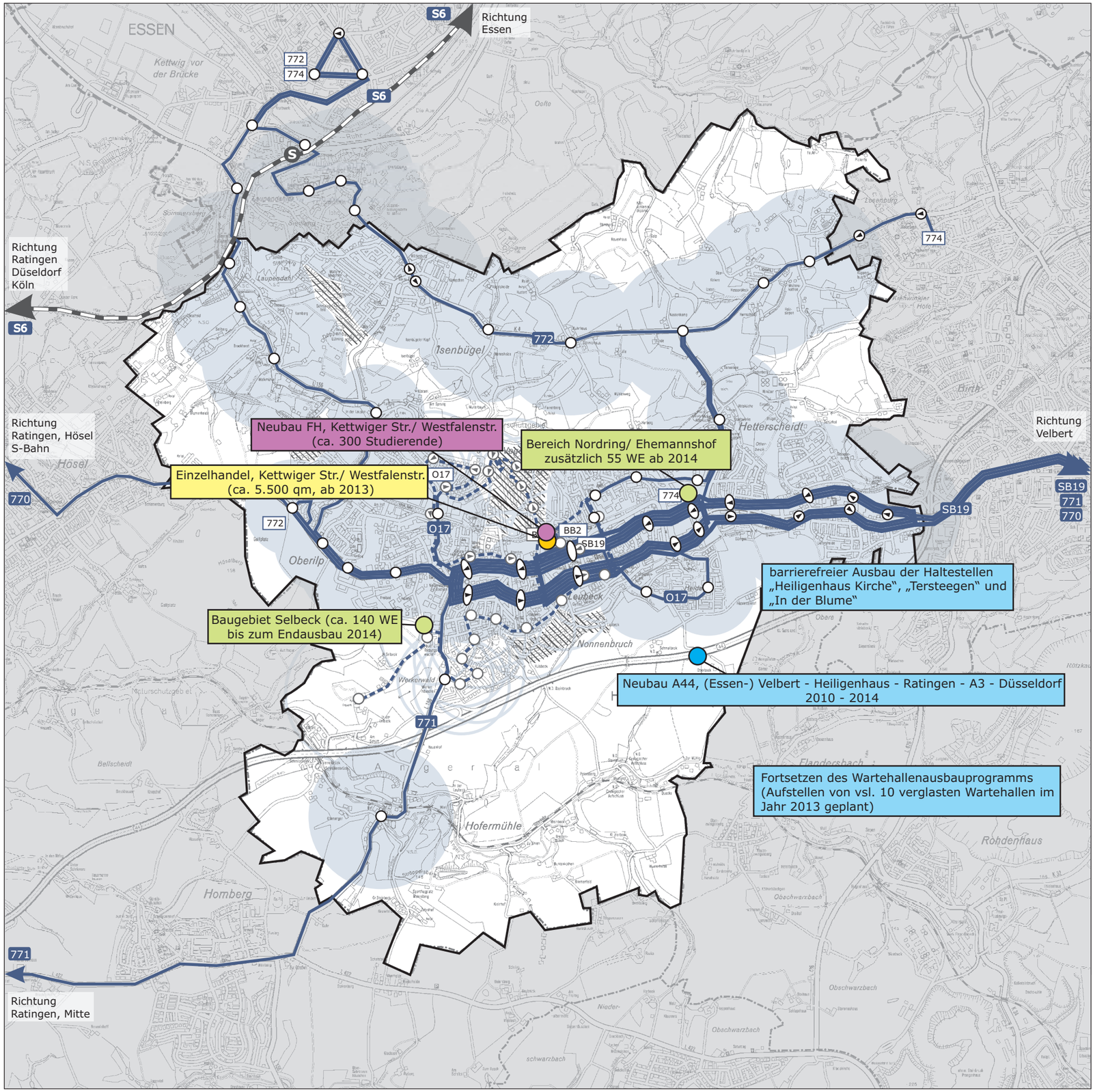
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10c:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Heiligenhaus

- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur

- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

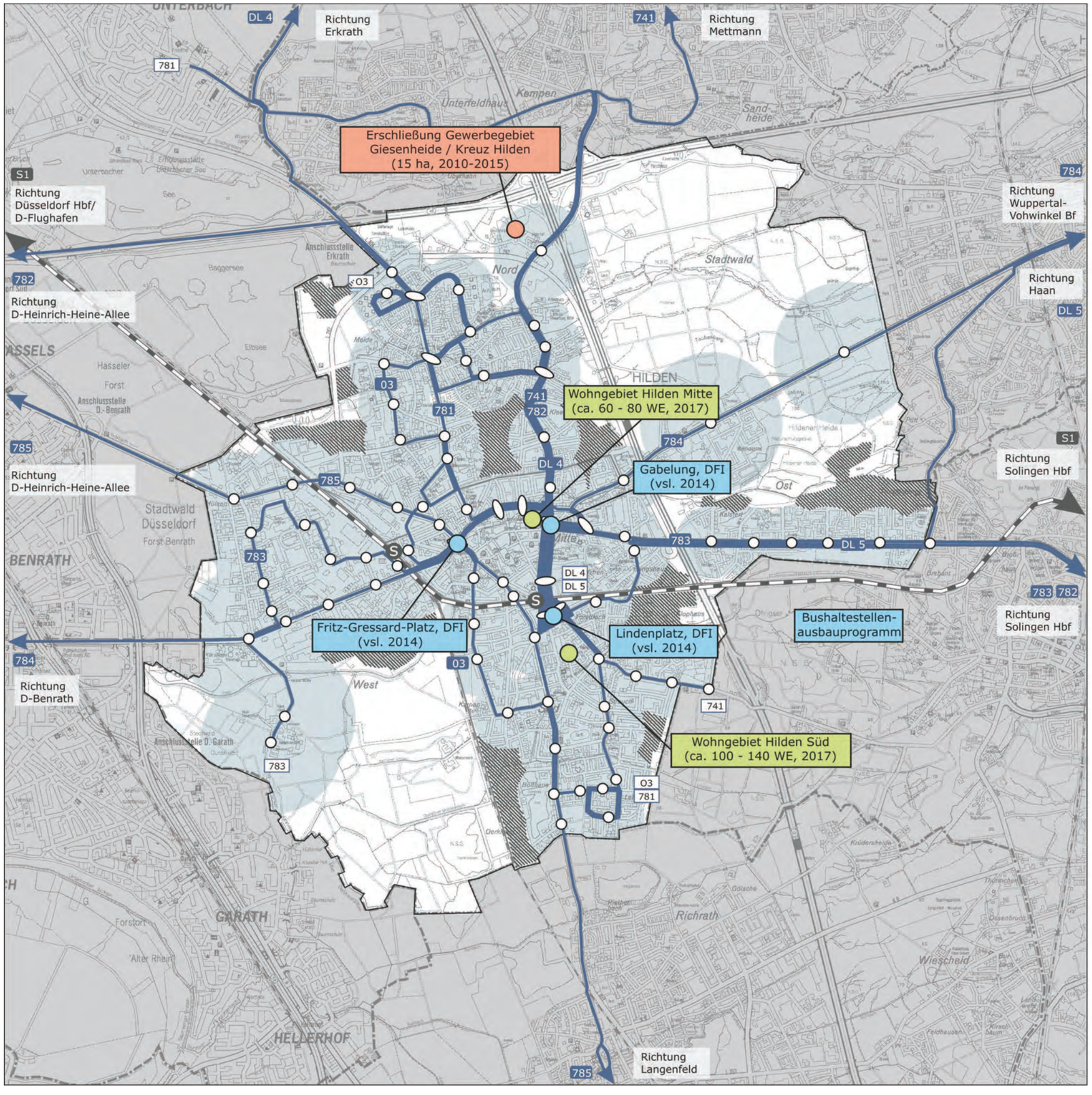
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10d:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Hilden -

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur

— Stadtgrenze

Fahrplanstand November 2012

Arbeitsstand: September 2013

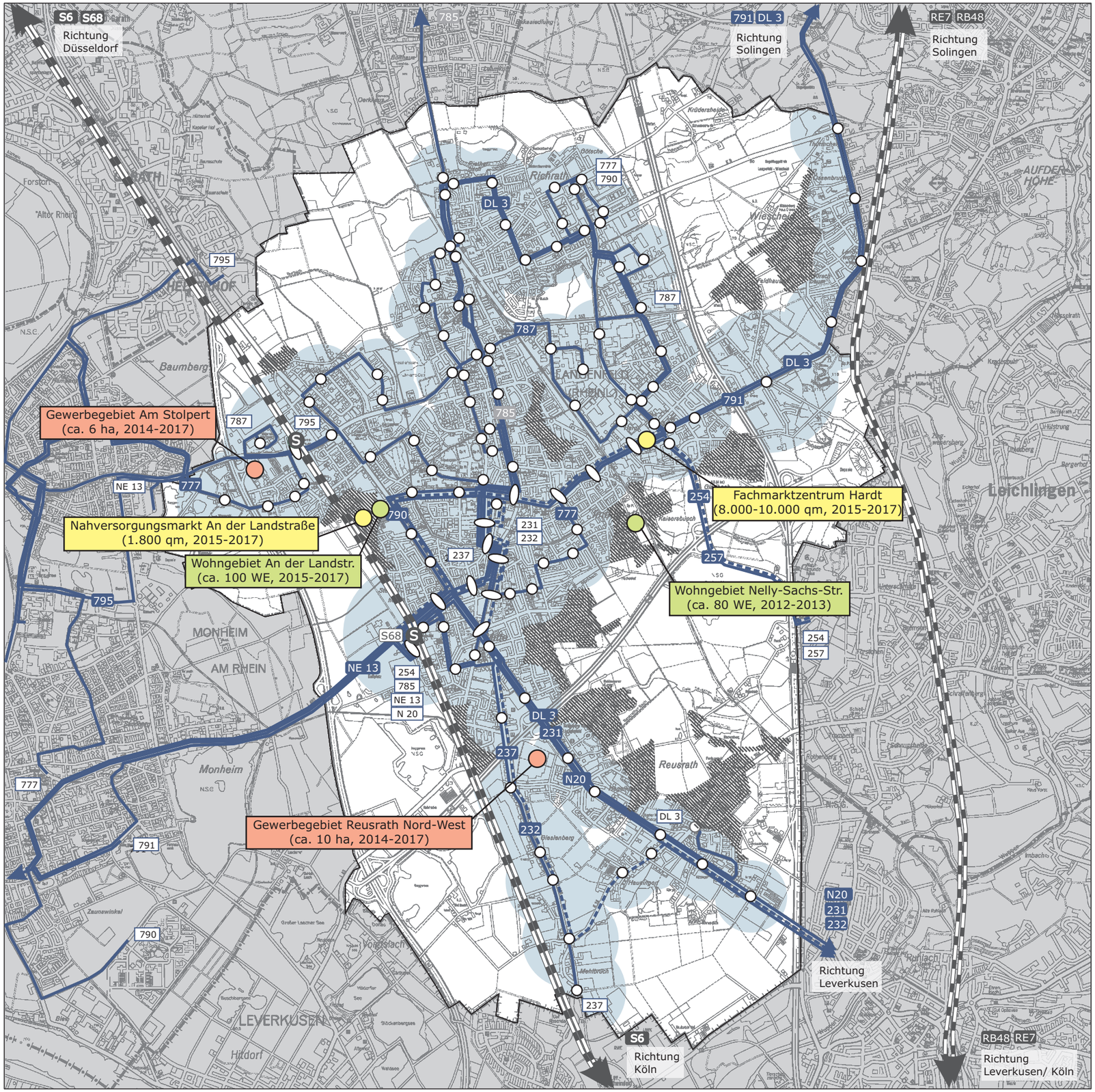
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10e:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Langenfeld (Rheinl.) -

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur

— Stadtgrenze

Fahrplanstand November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250m 1km 1,5km

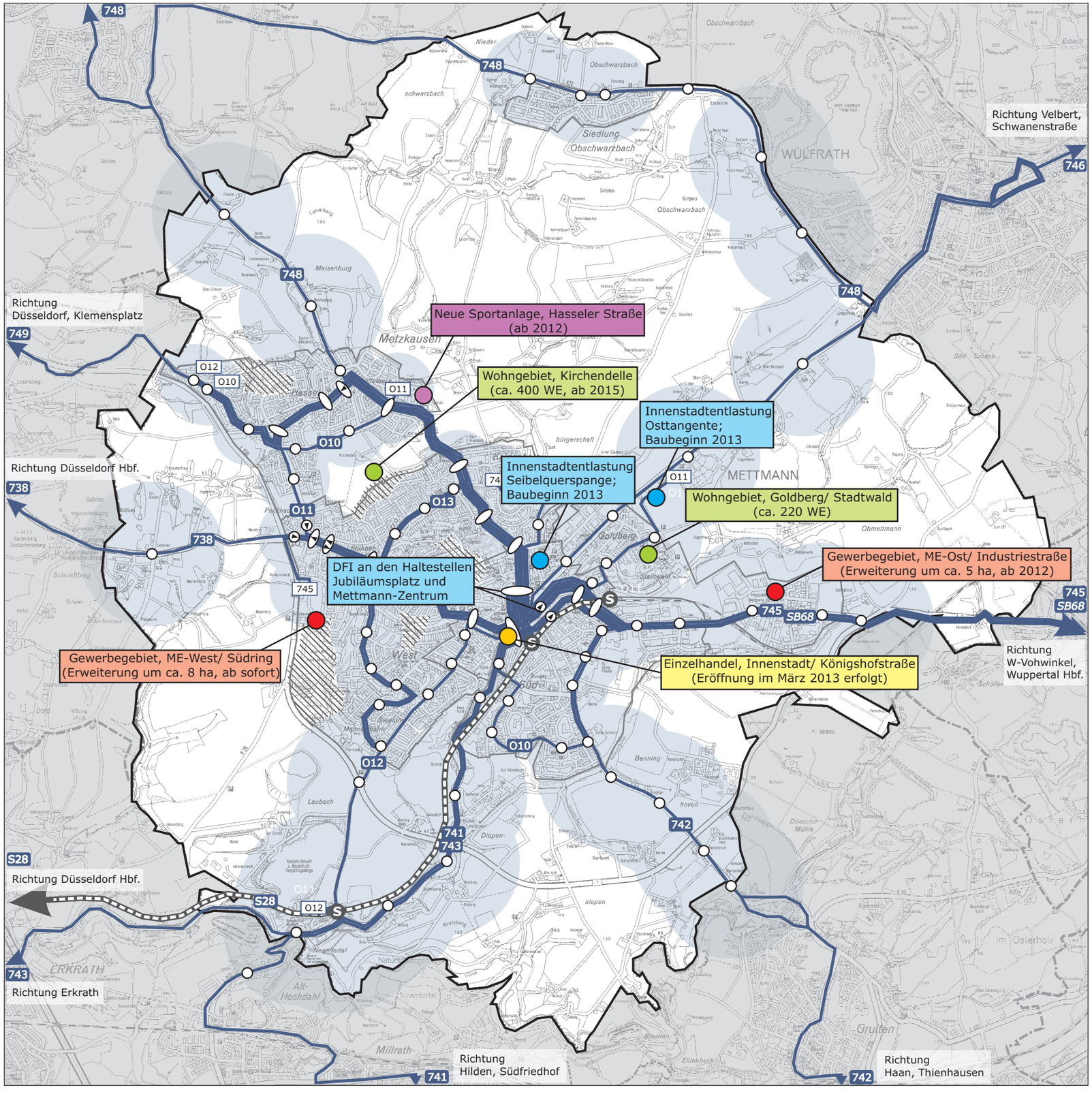
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10f:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Mettmann

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

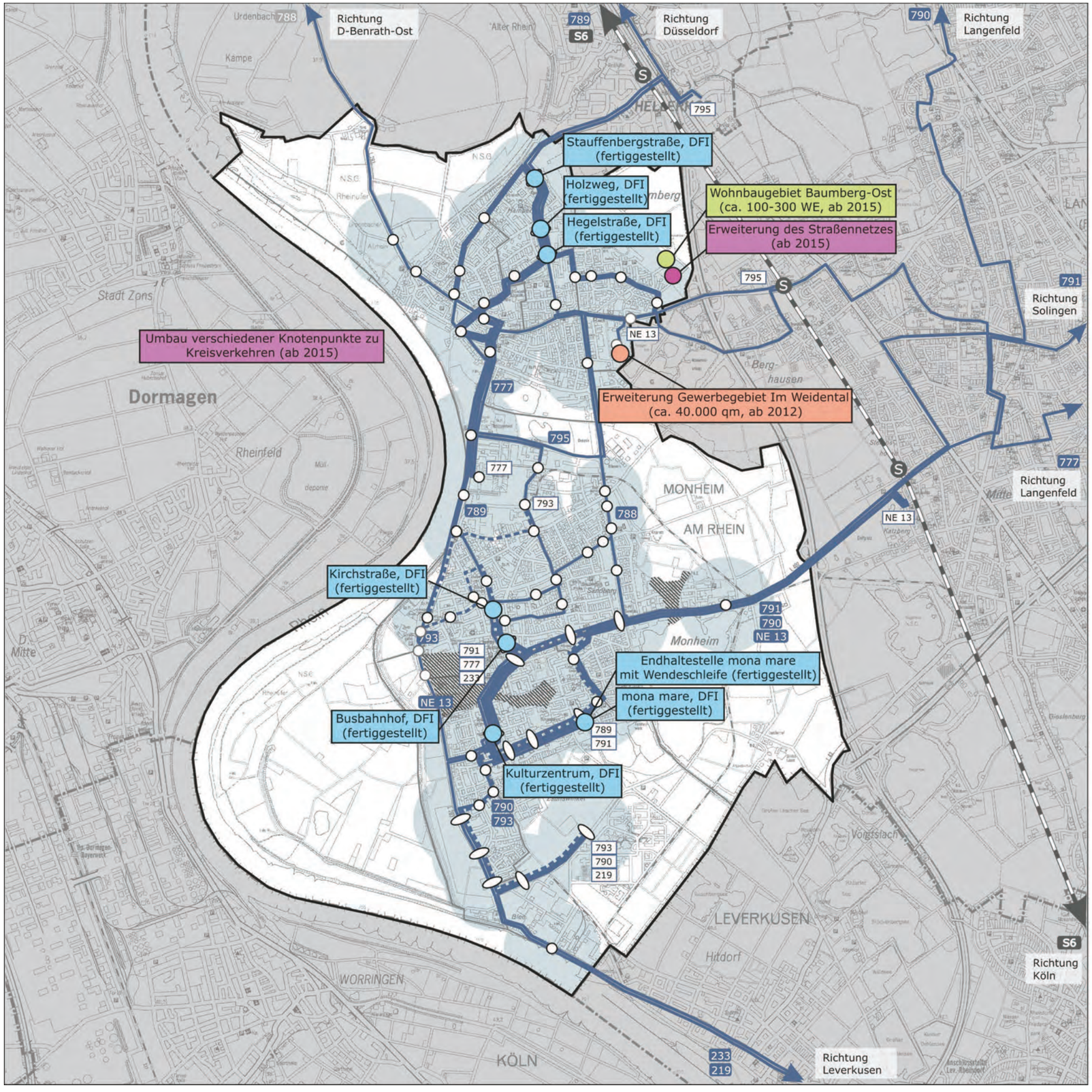
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10g:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Monheim am Rhein -

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur
- Stadtgrenze

Fahrplanstand November 2012

Arbeitsstand: September 2013

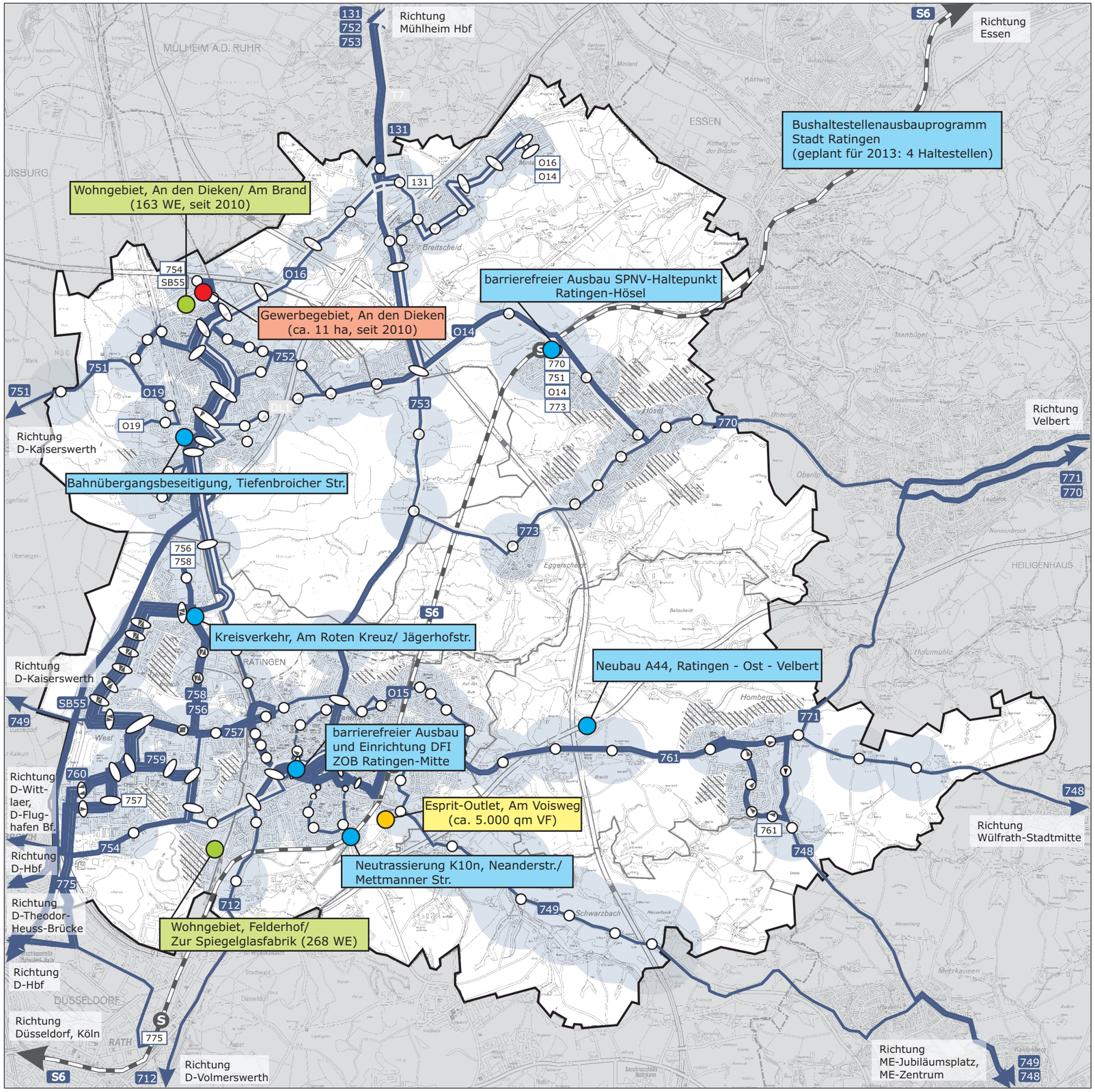
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult
plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
in Kooperation mit
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10h:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Ratingen

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

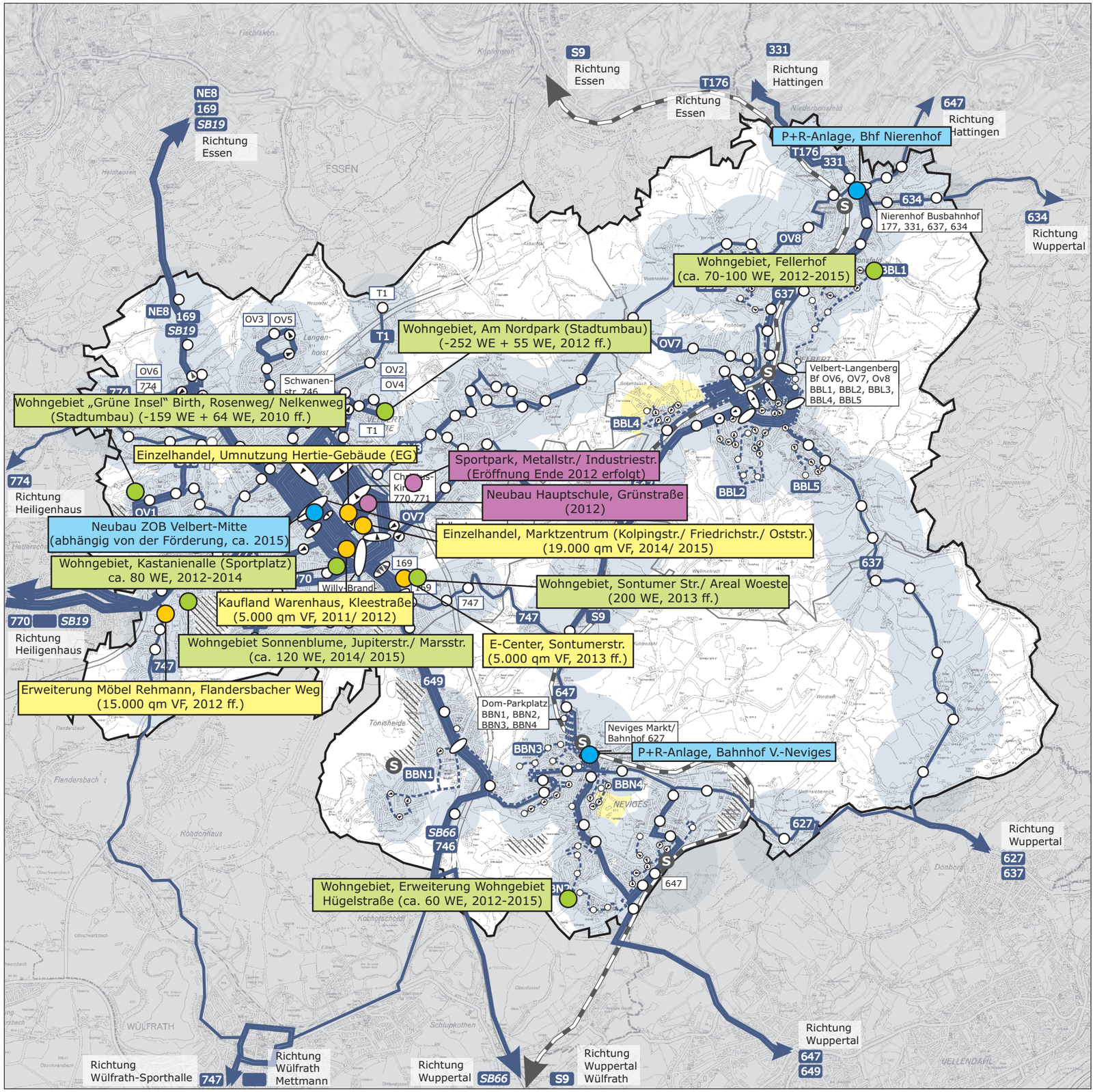
Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10i:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Velbert

- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 500m 1km 2km

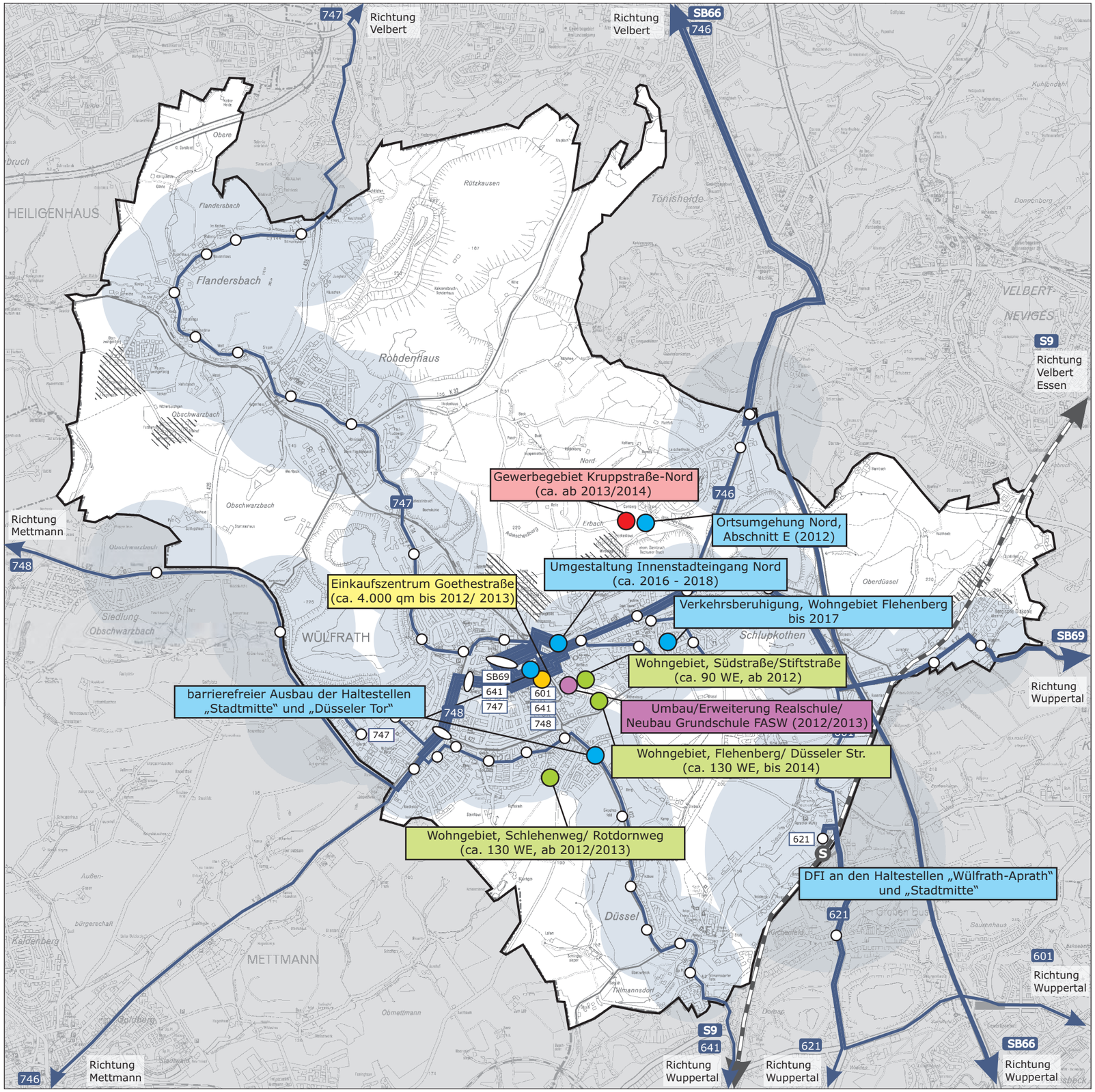
N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 10j:
ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 - Stadt Wülfrath

- Entwicklungsvorhaben Gewerbe
- Entwicklungsvorhaben Wohnen
- Entwicklungsvorhaben Einzelhandel
- Entwicklungsvorhaben Verkehr
- sonstige Entwicklungsvorhaben im Bereich Infrastruktur
- Stadtgrenze

Fahrplanstand: November 2012

Arbeitsstand: September 2013

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

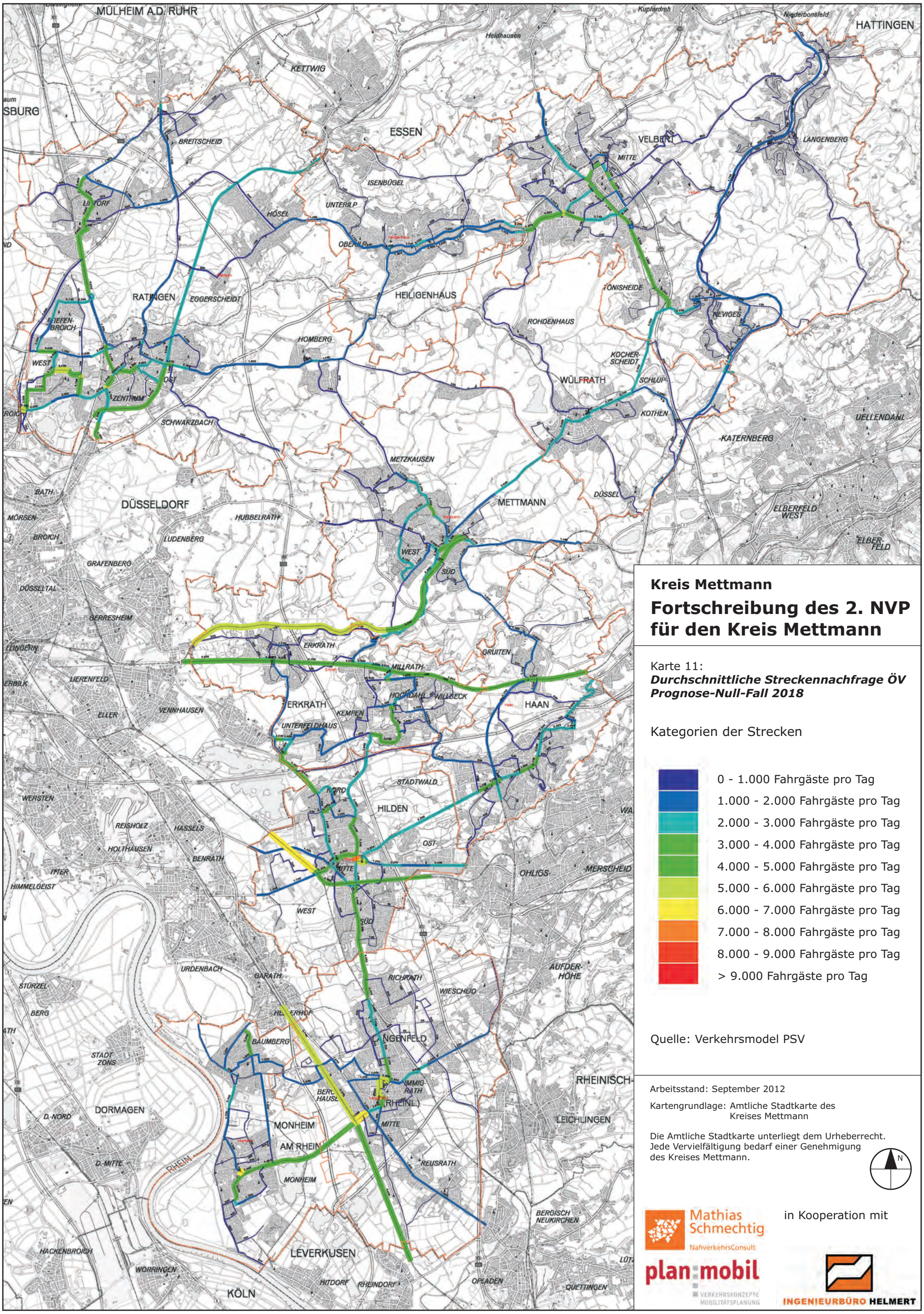
Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

0m 250 1km 1,5km

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG
INGENIEURBÜRO HELMERT



Kreis Mettmann

Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte 11:
Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV Prognose-Null-Fall 2018

Kategorien der Strecken

- 0 - 1.000 Fahrgäste pro Tag
- 1.000 - 2.000 Fahrgäste pro Tag
- 2.000 - 3.000 Fahrgäste pro Tag
- 3.000 - 4.000 Fahrgäste pro Tag
- 4.000 - 5.000 Fahrgäste pro Tag
- 5.000 - 6.000 Fahrgäste pro Tag
- 6.000 - 7.000 Fahrgäste pro Tag
- 7.000 - 8.000 Fahrgäste pro Tag
- 8.000 - 9.000 Fahrgäste pro Tag
- > 9.000 Fahrgäste pro Tag

Quelle: Verkehrsmodel PSV

Arbeitsstand: September 2012

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.

N

in Kooperation mit

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

INGENIEURBÜRO HELMERT